NR 31
(1047)

1
SIERPNIA
1971

CENA 2 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

Pełnia lata! Różnie ludzie spędzają wakacje, jedni nad morzem, drudzy w górach, a jeszcze inni – wolą samolot.

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów.
PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (twórczość lotnicza); JERZY POMIANOWSKI (lotnictwo sportowe); Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY

Cena prenumeraty krajowej:
rocznie — 104 zł
półrocznie — 52 zł
kwartalnie — 26 zł

Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny.
Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.
Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.
Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 5661 U-53

WYDAWCA

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

I ZAWODY LOTNICTWA MYŚLIWSKIEGO WOJSK OPK O TYTUŁ MISTRZA WALKI

Dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju gen. dyw. pil. Roman Paszkowski wręcza puchar mistrzowi walki kpt. pil. Bogusławowi Wisilewskiemu. Zdjęcie: Zb. Chmurzyński

W dniach 12—17 lipca br. w 1 pułku lotnictwa myśliwskiego OPK „Warszawa" w Mińsku Mazowieckim rozegrano finały I zawodów lotnictwa myśliwskiego Wojsk Obrony Powietrznej Kraju o tytuł mistrza walki.

Celem zawodów, zorganizowanych na samolotach MiG-21 przez dowództwo Wojsk OPK było doskonalenie umiejętności taktyczno-bojowych pilotów WOPK oraz współdziałających z nimi załóg obsługi naziemnej. W klasyfikacjach indywidualnej i zespołowej zawodów wzięły udział reprezentacje wyłonione drogą przeprowadzonych wcześniej eliminacji.

Zawody wykazały wysoki poziom wyszkolenia wszystkich załóg i zespołów biorących udział w podniebnym turnieju myśliwców Wojsk OPK.

W klasyfikacji indywidualnej zwyciężył i uzyskał tytuł mistrza walki — kpt. pil. **Bogusław Wasilewski**, który zdobył łącznie 2 670 pkt. I wicemistrzem został kpt. pil. **Mieczysław Sosnowski**, a II wicemistrzem kpt. pil. **Piotr Koc.**

Tytuł mistrzowski w klasyfikacji zespołowej zdobył klucz pod dowództwem kpt. pil. **Ireneusza Mikurendy.** W skład tego zwycięskiego zespołu wchodzą ponadto: kpt. pil. **Aleksander Ciołek**, por. pil. **Stanisław Sieroń**, por. pil. **Henryk Wrzesień.** Pilotem rezerwowym klucza podczas zawodów był kpt. pil. **Jerzy Dobrzycki.** Tytuły wicemistrzowskie w klasyfikacji zespołowej zdobyły klucze, którymi dowodzili: mjr pil. **Józef Kurek** i kpt. pil. **Andrzej Brzezicki.**

Obszerniej o zawodach, które weszły już do tradycji naszego lotnictwa myśliwskiego, napiszemy w jednym z następnych numerów. **(jrk).**

DIAMENTOWE ŻNIWO W LESZNIE

SZEREG doskonałych wyników, w tym 8 diamentów, uzyskali piloci szybowcowi przebywający w lipcu w Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie Wlkp.

17 lipca **Adela Dankowska** na „Cobrze-15" oraz **Hanna Badura** z pasażerką **Danutą Zatwarnicką** na „Bocianie" zgłosiły próby pobicia rekordów Polski w przelocie docelowym. I chociaż próby nie udały się, pilotki osiągnęły bardzo dobre rezultaty. **A. Dankowska** lądowała na 670 km, zaledwie 30 km od wyznaczonego celu, a **H. Badura** i **D. Zatwarnicka** przeleciały 541 km (80 km od celu). Tego samego dnia 8 pilotów zdobyło diamenty za przelot ponad 500 km, a 5 dalszych warunki do złotej odznaki szybowcowej za przelot ponad 300 km. Diamenty zdobyli **Jerzy Musiał** (Wrocław) — 3 diament; **Jacek Jaśkiewicz** (Warszawa) — 3 diament; **Jan Spałek** (Katowice) — 3 diament; członkowie kadry juniorów — **Zbigniew Brzostowski** (Leszno), **Tadeusz Kowalski** (Leszno) i **Jerzy Cieszyński** (Bydgoszcz). Ponadto: **Tomasz Kawa** (Gliwice) i **Jan Dzierżanowski** (Krosno). Spośród pilotów, którzy zdobyli diamenty, największą odległość przeleciał **Zbigniew Brzostowski** — 555 km. 18 lipca **Sławomir Kwiatkowski** (Katowice) obleciał trasę trójkąta 500 km z prędkością 69 km/h.

Józef Dankowski

SUKCES POLSKICH SZYBOWNIKÓW W DUNAKESZI

KOLEJNE spotkanie najlepszych szybowników krajów socjalistycznych, które odbyło się w dniach 2—15 lipca br. w Dunakeszi (Węgry), zakończyło się zasłużonym sukcesem polskich pilotów.

Nasi reprezentanci zwyciężyli w klasyfikacji zespołowej (liczono w niej wyniki wszystkich zawodników z poszczególnych krajów), w której zgromadzili 22 997 pkt. Na dalszych miejscach znalazły się: 2. ZSRR — 22 961 pkt. 3. Węgry I — 21 329 pkt i 4. Czechosłowacja — 20 157 pkt.

W klasie otwartej zdecydowanie triumfował ubiegłoroczny mistrz Polski **Henryk Muszczyński** — 5 686 pkt. Drugą pozycję zajął radziecki szybownik J. Rudenskij — 5 108 pkt. a trzecią — **Andrzej Kmiotek** (Polska) — 5 006 pkt.

Klasa standard przyniosła zwycięstwo reprezentantowi Czechosłowacji — Matouskowi — 5 460 pkt, przed szybownikami ZSRR — Linkiem — 5 430 pkt. i Kuźniecowem — 5 232 pkt. Nasi zawodnicy zdobyli następujące lokaty — Czesław Bendarski — 5 (5 009 pkt.), a Janusz Gogała — 13 (3 604 pkt.).

Wśród pań polska szybowniczka **Pelagia Majewska** była klasą dla siebie. We wszystkich konkurencjach osiągnęła zdecydowanie najlepsze wyniki. Niestety, wskutek problemów z fotografiami punktów zwrotnych, w oficjalnej klasyfikacji zajęła drugie miejsce za Węgierką Wimmerne. 1. Wimmerne — 3 860 pkt. 2. **Majewska** — 3 692 pkt. 3. Hudcova (Czechosłowacja) — 2 712 pkt.

W klasie otwartej startowało 12 zawodników. Polacy latali na „Cobrach 17". 16 pilotów latało w klasie standard — nasi zawodnicy walczyli na „Fokach". Pań startowało siedem, a Pelagia Majewska latała na „Cobrze 15".

Rozegrano osiem konkurencji, w których zaplanowana odległość wynosiła ponad 2 600 km. Impreza wykazała dalszy wzrost poziomu szybownictwa w bratnich krajach. Po raz pierwszy wprowadzono fotograficzną kontrolę punktów zwrotnych. Pierwszy fragment relacji z Węgier naszego specjalnego wysłannika — już za tydzień. **(p).**

● **ZJEDNOCZENIE** Przemysłu Lotniczego „Delta" zamierza udostępnić śmigłowiec Mi-2 do startu w I Śmigłowcowych Mistrzostwach Świata, jakie odbędą się we wrześniu br. w Bückeburgu koło Hanoweru w NRF. Barwy polskie ma reprezentować w tych mistrzostwach pilot doświadczalny WSK w Świdniku inż. **Wiesław Mercik.** Dodajmy, że jednym z trzech członków jury tych mistrzostw będzie — na zaproszenie organizatorów — reprezentant Polski mgr inż. **Ryszard Witkowski**, pilot doświadczalny Instytutu Lotnictwa i przewodniczący Komisji Wiropłatowej Aeroklubu PRL.

✶

● **REDAKTOR MICHAŁ WOJEWÓDZKI**, autor głośnej książki pt. „Akcje V-1, V-2", został za tę właśnie książkę wyróżniony nagrodą tygodnika „Polityka". Gratulujemy.

✶

● **MIĘDZYNARODOWA** Federacja Lotnicza (FAI) przyznała, na wniosek Aeroklubu PRL, Dyplomy im. Paula Tissandiera trzem działaczom polskiego lotnictwa sportowego: inż. **Andrzejowi Ablamowiczowi** z Warszawy, mgr. **Julianowi Burdzelowi** z Rzeszowa i **Józefowi Dankowskiemu** z Leszna Wlkp.

✶

● **EKIPA** polskich szybowników w składzie: **Stanisław Kornafel** (kierownik), **E. Popiołek**, **H. Poźniak**, **Anna Przybyła**, **St. Konopka** i **St. Wujczak**, bierze udział w międzynarodowych zawodach szybowcowych w ZSRR, które rozgrywane są w Orle w dniach 19 lipca — 3 sierpnia br.

✶

● **NA REKONESANS** do Jugosławii, przed przyszłorocznymi szybowcowymi mistrzostwami świata, wyjechała 3-osobowa grupa naszych szybowników (**St. Kluk, Fr. Kępka** i **St. Zientek**) pod kierownictwem trenera **Józefa Dankowskiego.** Startowali oni tam w międzynarodowych zawodach szybowcowych, jakie rozegrano w centrum Vrsac w dniach 4—18 lipca br. Wyniki tych zawodów podamy w następnych numerach.

★

● **NA MISTRZOSTWA** szybowcowe Rumunii (30 lipca — 15 sierpnia br.) wyjadą w ramach wymiany bezdewizowej: **Rajmund Jakób, Marek Moszczyński** i **Franciszek Stanko.**

★

● **NAGRODĘ** II stopnia Ministra Kultury i Sztuki za twórczość artystyczną w 1971 roku otrzymał m. in. zespół Domu Kultury przy Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu w następującym składzie: **Franciszek Duszlak, Irena Nowakowska, Janusz Mejza, Jerzy Kopcewicz, Kazimierz Redzisz, Jadwiga Bidnik** i **Jan Górka.** Wyróżnienie to otrzymał zespół za działalność w dziedzinie upowszechniania kultury. Gratulujemy.

LESZNO WLKP.

● **Samolot** amatorski **Eugeniusza Pieniążka** „Kukułka", oznaczony SP PHN, odbył w Centrum Wyszkolenia Lotniczego pierwsze pomyślne loty. Pierwszego lotu dokonał na nim pilot doświadczalny inż. **Ludwik Natkaniec.** Po nim latał także na „Kukułce" inż. **Władysław Kamiński z Poznania.** Samolot został dopuszczony do dalszych prób.

KRAKÓW

● **Znana** pisarka i lotniczka. **Maria Wardasówna**, przeniosła się niedawno z Warszawy i zamieszkała w Nowej Hucie, aby — jak oświadczyła przedstawicielowi „Echa Krakowa" — być bliżej swoich rodzinnych stron — Ziemi Cieszyńskiej oraz swego samolotu — RWD-13, który znajduje się właśnie w krakowskim Muzeum Lotnictwa i Astronautyki.

✶

● **Krakowski** Klub Seniorów Lotnictwa zawiadamia, że z przyczyn od niego niezależnych jednodniowe sympozjum historyczne odbędzie się z okazji Święta Lotnictwa — 22 sierpnia br. Szczegóły organizacyjne wraz z programem (zaproszenia) przesłane zostaną zainteresowanym po nadesłaniu zgłoszeń do dnia 1 sierpnia 1971 r. Równocześnie KSL prosi wszystkich, którzy będą wygłaszać referaty na podany temat (w piśmie KKSL/28/AK-11/242/71 z dnia 17. 03. 71 r.) o odwrotne nadesłanie ich dla organizacyjnego przygotowania i rozplanowania przebiegu sympozjum — najpóźniej do 1 sierpnia br. Uprasza się też macierzyste aerokluby o umożliwienie przyjazdu na sympozjum seniorom z terenu.

LUBLIN

● **Tradycyjnie**, jak co roku, Aeroklub Lubelski wspólnie z ZW ZMS zorganizował na lotnisku w Radawcu szybowcowy obóz szkoleniowy dla młodzieży szkół średnich województwa. Wzięło w nim udział 40 uczniów.

SYLWETKA TYGODNIA

LIDIA DZIEWOLSKA

Jest wysoką, ładną i zgrabną brunetką. Od 1963 r. pracuje w Polskich Liniach Lotniczych LOT jako stewardessa. Zawsze uśmiechnięta, pogodna, chętna do pracy, zdyscyplinowana, gotowa do niesienia pomocy pasażerom.

Absolwentka Akademii Wychowania Fizycznego, gdzie specjalizowała się i pisała pracę magisterską z zakresu rehabilitacji. Wysportowana, ma świetną kondycję fizyczną, która tak bardzo jest potrzebna w niełatwym zawodzie latającej gospodyni.

Włada biegle francuskim i angielskim. Skupia w sobie najlepsze cechy właściwe dla zawodu, który wykonuje. Ogólnie lubiana, tak przez współpracowników jak pasażerów, należy do grona najlepszych stewardess PLL LOT.

Praca na pokładzie samolotów jest jej życiową pasją. Lubi jednak prędkość w ogóle. Stąd też na ziemi spotkać ją można m.in. za kierownicą bardzo szybko jeżdżącego czerwonego SAAB-a.

Mężatka, jej mąż jest pracownikiem naukowym w Polskiej Akademii Nauk. Jest matką 3-letniej córki. (h)

Nasi korespondenci piszą

PERSPEKTYWY ROZWOJU LOTNICTWA

W związku z pracami przygotowawczymi do VI Kongresu Techników Polskich, 28 czerwca br. w Domu Technika w Warszawie odbyło się spotkanie specjalistów lotniczych, reprezentujących przemysł lotniczy, lotnictwo cywilne, wyższe uczelnie, Wojska Lotnicze oraz Sekcję Lotniczą SIMP i Sekcję Główną Komunikacji Lotniczej SITK.

Przedmiotem spotkania były postulaty i tezy, które mają być przedstawione w Sekcjach VI i XII Kongresu, dotyczące rozwoju przemysłu lotniczego i lotnictwa cywilnego.

Dyskusja wykazała całkowitą zbieżność poglądów zebranych fachowców lotniczych co do konieczności skorygowania dotychczasowych projektów uchwał sekcji VI i XII.

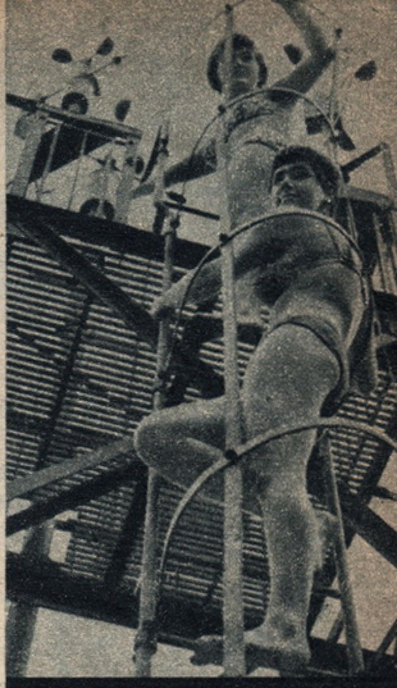
Głównymi elementami dyskusji były:

- koordynacja i integracja polskiego lotnictwa — postulat wniesiony już w roku 1961 na Kongresie we Wrocławiu i, niestety, nie zrealizowany. Postulat ten ma podstawowe znaczenie, jeśli: uwzględnić problematykę techniczną i ekonomiczną wszystkich dziedzin lotnictwa w Polsce, porównać tempo i kierunki rozwoju naszego lotnictwa z lotnictwem innych państw, uwzględnić procesy zachodzące w ekonomice współczesnych przedsiębiorstw i organizacji lotniczych w świecie;
- konieczność wypracowania i stała aktualizacja programu działania poszczególnych dziedzin polskiego lotnictwa — programów, które będą podstawą do budowy planów gospodarczych, perspektywicznych i bieżących;
- międzynarodowa kooperacja i współpraca projektowo-wytwórcza i handlowa;
- kierunki i zakres kształcenia nowych kadr dla potrzeb przemysłu lotniczego i lotnictwa cywilnego oraz zakres i metody szkolenia pracujących fachowców;
- podjęcie szeregu przedsięwzięć organizacyjno-ekonomicznych oraz technicznych, zmierzających do usprawnienia pracy biur projektowych, wprowadzenia prac wdrożeniowych i postępowych metod technologicznych oraz działalności poszczególnych dziedzin lotnictwa cywilnego.

Procesy odnowy życia politycznego i gospodarczego kraju oraz związane z nim decyzje nowego kierownictwa partii i rządu stworzyły korzystne warunki dla rozwoju polskiego lotnictwa i przemysłu lotniczego.

Należy tylko dążyć do szybkiego wdrażania tych decyzji drogą odpowiednich wykonawczych aktów prawnych, uwzględniających opinię oraz postulaty i wnioski środowisk technicznych, które od wielu już lat wypowiadają się w sposób jednoznaczny za lotnictwem, za jego rangą i znaczeniem w życiu gospodarczym Polski oraz miejscem w Europie i świecie.

Inż. Kazimierz Szumielewicz



JAKA BĘDZIE POGODA?

powiedzieli nam

O NOWYCH ZABUDOWANIACH LOTNISKOWYCH W LUBINIE

PAWEŁ PIŁAT, działacz społeczny Aeroklubu Zagłębia Miedziowego w Lubinie:

We wrześniu br. w naszym aeroklubie ma zostać oddany do użytku kompleks nowych zabudowań lotniskowych. Będą to m.in. budynek administracyjny, hangar, warsztaty, benzynownia, Znajdzie się również miejsce na kawiarnię z tarasem widokowym. Wraz z istniejącym basenem kąpielowym i kortem tenisowym będziemy więc w sumie dysponować pięknym ośrodkiem.

Służyć ma on przede wszystkim aeroklubowi i pilotom fabrycznym, a w przyszłości również lotnictwu sanitarnemu. Z ośrodka korzystać jednak będą także szeroko pracownicy miejscowych zakładów oraz mieszkańcy miasta. Tym bardziej że w przylegającym lesie mają powstać również nielotnicze obiekty rekreacyjno-wypoczynkowe i szkoleniowe, m.in. ośrodek harcerski.

W powstanie i rozwój aeroklubowego ośrodka wiele serca i wysiłku włożyli m.in. przedstawiciele dyrekcji kombinatu miedziowego, miejscowa młodzież szkolna oraz członkowie naszego aeroklubu.

Co piszą inni

MOŻLIWOŚCI POLSKIEGO PRZEMYSŁU LOTNICZEGO

Pod takim tytułem „Technika Lotnicza i Astronautyczna" (nr 6 — czerwiec 1971) publikuje kolejny artykuł mgra inż. Andrzeja Glassa i mgr. inż. Edwarda Margańskiego w ramach „Trybuny lotników" przed VI Kongresem Techników Polskich. Autorzy wskazują w artykule na najbardziej celowe, ich zdaniem, kierunki rozwoju polskiego przemysłu lotniczego w zakresie budowy nowych typów samolotów, śmigłowców i silników lotniczych. Zwracają również uwagę na konieczność zmian w metodach realizacji programów i handlu produkcją.

„Polski przemysł lotniczy — piszą autorzy — należy do większych w świecie. Nie licząc potęg przemysłowych, jak ZSRR i USA, większe zatrudnienie ma tylko przemysł Wielkiej Brytanii (200 tys. pracowników), Francji (100 tys. prac.) i NRF (50 tys. prac.). Przemysł CSRS jest równorzędny naszemu, zaś przemysły lotnicze Włoch, Hiszpanii, Japonii, Szwecji czy Holandii są mniejsze.

Jakie jest miejsce naszego przemysłu lotniczego w świecie? Produkcją ciężkich odrzutowców bojowych i pasażerskich zajmują się w zasadzie tylko największe mocarstwa, a maksymalny wysiłek na tym polu zmusza je do nieangażowania się w produkcję lekkich samolotów i śmigłowców — zostawiając je mniejszym krajom i mniejszym wytwórniom. Równocześnie mocarstwa te są głównymi nabywcami światowej produkcji lekkich samolotów i śmigłowców. Przyjrzyjmy się miejscu Polski na tym polu, wyznaczonym nam zresztą w ramach podziału zadań RWPG. Wytwórnia w Mielcu jest największą w świecie wytwórnią samolotów rolniczych. Produkcja jej w sztukach wynosi połowę rocznej produkcji samolotów rolniczych w świecie, zaś liczona w wartości produkcji wynosi dwie trzecie wartości światowej. Wytwórnia w Świdniku jest jedną z trzech dużych wytwórni śmigłowców w Europie (poza ZSRR), przy czym wielkością produkcji nie ustępuje ani francuskiej wytwórni Sud-Aviation (należącej do koncernu SNIAS), ani angielskiej wytwórni Westland. Świdnik jest równocześnie największą wytwórnią śmigłowców rolniczych w świecie. Wytwórnia na Okęciu jest jedyną w krajach socjalistycznych wytwórnią samolotów do holowania szybowców".

W świetle tego autorzy postulują m.in.: dalszy rozwój produkcji samolotów rolniczych (przez najbliższe lata An-2 i „Gawron", później nowe samoloty rozwojowe, które powinniśmy skonstruować); konstrukcję i produkcję 4—5 miejscowego śmigłowca; modyfikację „Iskry" (nowy samolot treningowo-bojowy); nową konstrukcję latającej furgonetki; zakup licencji i produkcję nowoczesnego silnika tłokowego (160—180 KM) lub ewentualnie kooperację z CSRS oraz własne prace w tej dziedzinie.

W części końcowej tego interesującego, rzeczowego artykułu autorzy m.in. stwierdzają: „Przez wiele lat mechanizm asekurantyzmu dość sprawnie eliminował wszelkie trudniejsze i ciekawsze propozycje rozwiązywania problemów — zapewniając optymalizację „ujemną", tzn. wybór decyzji najgorszych, lecz za to najbezpieczniejszych. Przykładem działania tego mechanizmu jest tendencja kierownictwa niektórych zakładów i instytucji przemysłu lotniczego do rozgłaszania, iż nie jesteśmy w stanie samodzielnie konstruować w kraju ani samolotów, ani śmigłowców. (y)

W SKRÓCIE ZE ŚWIATA

NAGRODA IM. GALABERTA DLA AKADEMII NAUK ZSRR

Akademii Nauk ZSRR przyznana została międzynarodowa nagroda w dziedzinie astronautyki im. Henri Galaberta, za automatyczną stację „Łuna-16". W dniu 9 lipca br. w siedzibie Akademii Nauk ZSRR odbyła się uroczystość wręczenia nagrody przez jej fundatora, przemysłowca francuskiego H. Galaberta na ręce przewodniczącego Akademii Nauk ZSRR, Mstisława Kiełdysza. Nagroda przyznawana jest corocznie od 1957 roku za wybitne osiągnięcia w dziedzinie opanowania przestrzeni kosmicznej. Laureatami jej byli m. in. Jurij Gagarin, Walentyna Nikołajewa-Tierieszkowa oraz grupa astronautów USA.

WSPÓŁPRACA ZSRR — USA

Podczas inauguracyjnej sesji podkomitetu technicznego ONZ do spraw pokojowego wykorzystania przestrzeni kosmicznej przedstawiciel USA oświadczył, iż rząd Stanów Zjednoczonych wyraża głębokie zadowolenie z pogłębiającej się współpracy radziecko-amerykańskiej w dziedzinie pokojowego wykorzystania kosmosu. Poinformował on m. in. członków komitetu o budowie wspólnego systemu łączenia pilotowanych statków kosmicznych oraz stacji załogowych. Przedstawiciel ZSRR prof. Błagonrawow stwierdził: „Cenimy tego rodzaju współpracę i uważamy ją za owocną".

„SALUT" I SATELITA USA MUSNĘŁY SIĘ W KOSMOSIE

Dyrektor obserwatorium astronomicznego w Bochum (NRF), dr Hans Kamiński oświadczył, że w nocy 8 lipca br. o mało co nie doszło do zderzenia satelity geodezyjnego USA z radziecką stacją „Salut". W obserwatorium, przy użyciu specjalnej kamery, dokonano unikalnego zdjęcia fotograficznego w momencie, gdy „Salut" i amerykański satelita dosłownie „musnęły się".

ROZKAZ STRĄCANIA OBCYCH SAMOLOTÓW NAD UGANDĄ

Prezydent Ugandy, Idi Amin, wydał rozkaz dla sił lotniczych, w których nakazuje strącać każdy obcy samolot, który próbowałby przelecieć granice Ugandy z Tanzanią lub Rwandą. Granice Ugandy z tymi krajami zostały ostatnio zamknięte, zawieszono też połączenia lotnicze z Rwandą. Połączenia lotnicze z Tanzanią są zawieszone od 5 miesięcy, odkąd gen. Amin przejął władzę w wyniku zamachu stanu. Tanzania nie uznała nowego rządu Ugandy i udzieliła azylu obalonemu prezydentowi Obote.

POCZTA

SAMOLOTEM PO KRAJU

„Podczas naszego urlopu pragnęlibyśmy popodróżować nieco po Polsce przy pomocy samolotów pasażerskich. Które z miast mają połączenie lotnicze, jaki jest czas przelotów oraz ile wynosi opłata za przelot?" piszą **Janusz i Genowefa Domańscy z Wałbrzycha.**

Podajemy wykaz poszczególnych połączeń krajowych, odległości, czas przelotu i cenę biletu: Warszawa — Bydgoszcz — 289 km, 50 min., 179 zł; Warszawa — Kraków — 255 km, 55 min., 185 zł; Warszawa — Gdańsk — 340 km, 65 min., 187 zł; Warszawa — Katowice — 261 km, 55 min., 185 zł; Warszawa — Koszalin — 422 km, 95 min., 238 zł; Warszawa — Poznań — 352 km, 60 min., 184 zł; Warszawa — Rzeszów — 322 km, 65 min., 195 zł; Warszawa — Szczecin — 545 km, 115 min., 238 zł; Warszawa — Wrocław — 325 km, 60 min., 198 zł; Kraków — Wrocław — 335 km, 60 min., 175 zł; Gdańsk — Kraków — 519 km, 85 min., 253 zł; Gdańsk — Katowice — 525 km, 90 min., 253 zł; Gdańsk — Rzeszów — 586 km, 75 min., 253 zł; Gdańsk — Wrocław — 502 km, 85 min., 230 zł; Koszalin — Kraków — 601 km, 120 min., 253 zł; Koszalin — Katowice — 607 km, 120 min., 280 zł; Koszalin — Wrocław — 404 km, 85 min., 260 zł; Szczecin — Kraków — 625 km, 125 min., 251 zł; Szczecin — Katowice — 631 km, 125 min., 239 zł, Szczecin — Wrocław — 347 km, 75 min., 200 zł.

POTRZEBNY PILOT

Wojewódzka Kolumna Transportu Sanitarnego w Rzeszowie (ul. Nowotki 26) zatrudni od zaraz w Zespole Lotnictwa Sanitarnego w Sanoku pilota śmigłowcowego. Mieszkanie w Sanoku zapewnione.

SZKOŁY

Z. Dytkiewicz — Przeholno, J. Jacennik — Gdańsk, S. Komorowski — Wałcz, W. Olszewski — Gdynia, A. Nowicki — Kanina, R. Zdziarski — Bydgoszcz. Informacji o szkołach wojskowych udzielają sztaby wojskowe, o szkołach cywilnych — kuratoria okręgów szkolnych.

KONFERENCJA ŚMIGŁOWCOWA SIMP LUBLIN — VI-1971

KONFERENCJA ŚMIGŁOWCOWA
●
LUBLIN — VI — 1971

DZIŚ I JUTRO ŚMIGŁOWCÓW

DOBRZE się stało, że specjaliści różnych branż pracujący na rzecz rozwoju naszego lotnictwa, tak licznie przybyli do Lublina na I Krajową Konferencję Naukowo-Techniczną, poświęconą technice śmigłowcowej w kraju i za granicą. Już sama obecność ponad 120 przedstawicieli czołowych zakładów przemysłu lotniczego, sześciu wyższych uczelni i instytutów naukowych, kilku zakładów doświadczalnych oraz szeregu instytucji w różnym stopniu związanych z eksploatacją śmigłowców, potwierdziła potrzebę tego spotkania.

Tu należą się słowa uznania organizatorom konferencji — sekcji lotniczej Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich, a właściwie jej lubelskiemu oddziałowi, skupiającemu kadrę techniczną pobliskiej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku, za cenną inicjatywę, trafny wybór tematu i sprawny przebieg obrad.

Konferencja lubelska stanowiła jednocześnie wycinek programu działań, podjętych dla ukazania, w jubileuszowym roku XX-lecia istnienia zakładu, dorobku jedynego krajowego wytwórcy śmigłowców w dziedzinie konstrukcji, technologii i organizacji produkcji.

★

Dynamiczny w ostatnim okresie rozwój konstrukcji śmigłowcowych i stale rosnąca produkcja tego rodzaju aparatów na całym świecie — skłaniają do refleksji.

Seryjną budowę śmigłowców podjęliśmy w oparciu o licencję radziecką zaledwie 15 lat temu. Nie było odpowiedniej bazy badawczo-naukowej, ani zbyt wielu specjalistów. Technika śmigłowcowa idzie tymczasem bardzo szybko naprzód. Jeżeli mamy ambicje dotrzymać kroku, musimy pilnie śledzić zachodzące zmiany, umiejętnie wykorzystywać najnowsze zdobycze oraz dbać o to, aby z własnymi rozwiązaniami nie pozostać w tyle.

W tym też duchu toczyły się obrady lubelskiej konferencji śmigłowcowej. Znalazło to odzwierciedlenie we wszystkich wygłoszonych referatach zarówno tych o charakterze ogólnoinformacyjnym, jak i wybitnie specjalistycznych, naukowych.

A wachlarz omawianych zagadnień był bardzo szeroki. „Rozwój i zastosowanie śmigłowców w świecie", „Napędy śmigłowców i ich właściwości eksploatacyjne", „Badania modeli śmigłowców z pracującym wirnikiem w tunelu aerodynamicznym" czy „Macierzowa metoda obliczeń flatteru łopaty wirnika nośnego śmigłowca" — to tylko niektóre tytuły spośród kilkunastu opracowań przygotowanych na konferencję. Świadczą one o szerokim pojmowaniu zagadnienia rozwoju produkcji śmigłowców w Polsce.

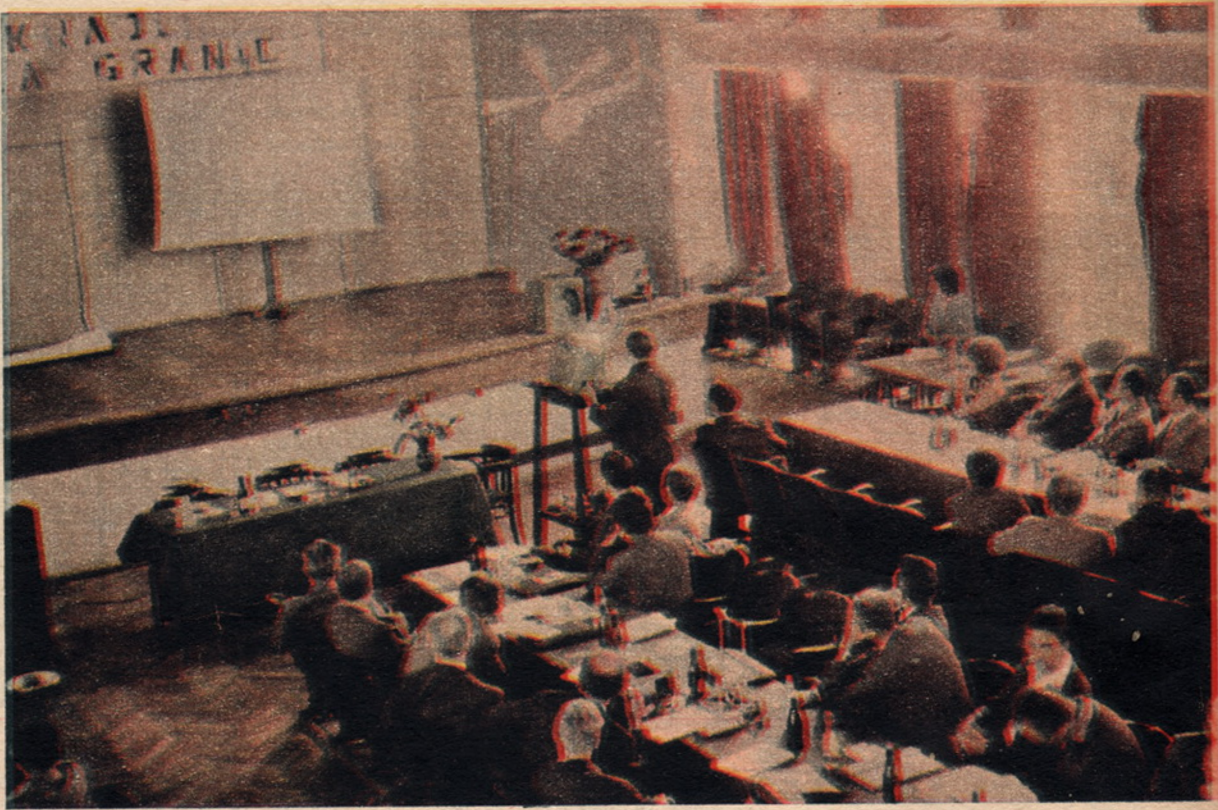
Interesujący był referat pt. „Technika śmigłowcowa w świetle patentów", ukazujący walory informacji patentowej, często nie docenianej, a mającej podwójne znaczenie — jako informacja czysto techniczna o nowych rozwiązaniach i wskazująca zakres ochrony prawnej wynalazku.

W dyskusji wielokrotnie podkreślano niedostatek informacji na temat techniki śmigłowcowej, minimalne kontakty specjalistów z zagranicą czy niemal zupełny brak praktyk i staży zagranicznych. Odnosi się wrażenie, że sam przemysł nie przywiązuje większej uwagi do tej formy zdobywania informacji. Przykładem niech będzie brak zainteresowania zbliżającymi się Śmigłowcowymi Mistrzostwami Świata, a przecież oprócz strony sportowej winien być brany pod uwagę także czynnik bliższego poznania najnowszych konstrukcji zgłoszonych do udziału w imprezie.

Nowościom techniki śmigłowcowej w świecie wiele uwagi poświęcił w swym wystąpieniu przedstawiciel Instytutu Lotnictwa. Dotyczą one zwłaszcza wyposażenia specjalnego jak: wskaźnik zawisu, miernik znoszenia i prędkości względem ziemi, pokładowe urządzenia noktowizorowe czy radar wirnikowy.

Inny referent przedstawił olbrzymie możliwości technologiczne tkwiące w stosowaniu tworzyw sztucznych, które znacznie upraszczają i przyśpieszają produkcję obniżając koszty.

Wielką przyszłość mają też pokładowe urządzenia przeliczające, oparte na układach elektronicznych maszyn cyfrowych, które stają się jednymi z najważniejszych zespołów wyposażenia śmigłowca. O ich stałym doskonaleniu świadczy porównanie prędkości działania — w roku 1962 czas przeliczania 200 sek., obecnie zaledwie 1 sekunda. W tej dziedzinie mamy jeszcze wiele do zrobienia.



Widok ogólny sali obrad I Krajowej Konferencji Śmigłowcowej w Lublinie. Niżej: Uczestnicy konferencji z zainteresowaniem obejrzeli wystawę osiągnięć technicznych Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego. Zdjęcie autora

Poza naukowcami i specjalistami produkcji wypowiadali się także piloci doświadczalni, porównując zasadnicze walory i mankamenty śmigłowców rodzimej produkcji z ich odpowiednikami zagranicznymi.

Przedmiotem rozważań był oczywiście produkowany od roku 1965 śmigłowiec z napędem turbinowym — Mi-2. Na ogół pozytywnie oceniono jego właściwości podkreślając, że zastosowanie w konstrukcji dwóch silników oraz bogatego wyposażenia pilotażowo-nawigacyjnego odpowiada ogólnym tendencjom światowym, zmierzającym do podnoszenia bezpieczeństwa eksploatacji. Co prawda nie brakło i głosów krytycznych, odnoszących się do jakości samych silników.

Pod adresem władz zarządzających naszym przemysłem lotniczym i organizatorów produkcji zgłaszano postulaty unowocześnienia metod sterowania programami rozwojowymi,

zmodyfikowania systemów planowania, które muszą być bardziej elastyczne, przystosowane do szybszego wprowadzania zmian dyktowanych potrzebą chwili. To samo dotyczy skrócenia drogi na odcinku od konstrukcji do produkcji.

★

Dwudniowe obrady zakończyło podjęcie uchwały w oparciu o wnioski zgłoszone w trakcie dyskusji.

Uczestnicy konferencji postulują stworzenie odpowiedniego programu rozwoju techniki śmigłowcowej w Polsce. Przemawiają za tym dotychczasowe efekty, które postawiły nasz kraj na drugim po Związku Radzieckim miejscu w Europie, w dziedzinie śmigłowców lekkich i średnich. Nie bez znaczenia jest także wysoka opłacalność tej produkcji, w ogromnej większości przeznaczonej na eksport, a wyraźne perspektywy rozszerzenia zastosowań śmigłowców stwarzają dodatkowe warunki zbytu.

W uchwale stwierdza się więc konieczność koncentracji specjalistów i stworzenia odpowiednich preferencji ekonomicznych dla kadry technicznej. Zlikwidowanie istniejących zaniedbań w badaniach eksploatacyjnych wymaga zasilenia ośrodków doświadczalnych wysoko kwalifikowanymi pracownikami i skoordynowania działań wszystkich placówek zaangażowanych w rozwój techniki śmigłowcowej. Niezbędne jest też rozszerzenie zakresu prób i badań w oparciu o laboratoria wyższych uczelni czy instytutów naukowych, wzbogacenie ośrodków specjalistycznych w nowoczesną aparaturę, w tym telemetryczną i maszynowego przetwarzania danych.

Uchwała szczegółowo precyzuje kierunki przedsięwzięć koniecznych dla zapewnienia przemysłowi lotniczemu nowoczesnego silnika turbinowego, z możliwością ciągłej jego modyfikacji. To samo dotyczy wyposażenia osprzętowego.

Wiele uwagi poświęcono w dokumencie problemom kształcenia nowej kadry inżynieryjno-technicznej, personelu latającego oraz obsługi naziemnej.

Uczestnicy konferencji poparli wniosek o przedłożenie tekstu uchwały wydziałowi przemysłu Komitetu Centralnego PZPR, przewodniczącemu Komitetu Nauki i Techniki oraz wicepremierowi odpowiedzialnemu za sprawy przemysłu.

★

Organizując lubelskie spotkanie specjalistów śmigłowcowych, otwarto jednocześnie w salach Domu Technika, gdzie toczyły się obrady, interesującą wystawę twórczych osiągnięć pracowników WSK w dziedzinie postępu technicznego. Ekspozycja obejmowała szereg unikalnych opracowań konstrukcyjnych i technologicznych, z których wiele zostało opatentowanych. Świadczy to o żywym zaangażowaniu załogi zakładu w dążeniu do usprawniania dotychczasowych rozwiązań. Przy okazji spotkania praktyków z teoretykami wymieniono też liczne spostrzeżenia, co w efekcie na pewno posłuży dalszemu rozwojowi naszego przemysłu śmigłowcowego.

TADEUSZ CHWAŁCZYK

Jakże dumne muszą być mamy ze swych dzieci: gratulacje, całusy, ogólna radość.

Najmłodsi skoczkowie

Mirosław Zalewski przed skokiem. Obok — jego kolega, Jerzy Smoliński, już po wykonaniu pierwszego skoku. Niżej: Uroczysta zbiórka i wręczenie odznak skoczka spadochronowego.

NIEDAWNO w jednym z leśnych garnizonów odbyły się skoki spadochronowe. Na starcie stawili się najmłodsi skoczkowie Polski. Dziewczyna i pięciu młodych chłopców z drużyny harcerskiej „Czerwone berety" założyli spadochrony i wyruszyli na podbój nieba.

Wśród odważnych znaleźli się rodzeństwo: Jadwiga i Krzysztof Szczepańscy (Jadwiga — lat 17, a Krzysztof — 15) oraz Mirosław Zalewski — lat 15, Janusz Nowak — lat 15, Jerzy Smoliński — lat 17 i Krzysztof Jasiński — lat 18.

Atmosfera na starcie pełna napięcia. Ale na twarzach młodych ludzi nie widać strachu, wszyscy są uśmiechnięci i zadowoleni, że to oni właśnie z grona całej drużyny doczekali się, jako pierwsi, próby odwagi, jakim jest skok ze spadochronem.

Za chwilę na start kołuje An-2. Nasi najmłodsi skoczkowie zajmują miejsca w samolocie. An-2 na sygnał z wieży odrywa się od ziemi i dźwiga się w górę.

Wreszcie nad lotniskiem od samolotu odłączają się sylwetki, a za chwilę otwierają spadochrony. Skok wykonany. Na ziemi czekają na swoich wychowanków instruktorzy, kpt. Józef Szeląg i sierż. Stefan Czerwonka, oraz organizatorzy. Oczekują ich również z bijącym sercem rodzice.

W kilka dni później na uroczystej zbiórce całej drużyny, zorganizowanej przez Organizację Rodzin Wojskowych i dowództwo leśnego garnizonu, naszym najmłodszym zdobywcom przestworzy wręczono odznaki skoczka spadochronowego. Po zbiórce nowo mianowani skoczkowie uczestniczyli w licznych grach i zabawach młodzieżowych.

Tekst i zdjęcia:
BRONISŁAW WOJTASZEWSKI

WIELOBÓJ SPADOCHRONOWY NA WĘGRZECH

Na zaproszenie Węgierskiego Związku Obrony (MHS), ekipa wieloboistów spadochronowych Aeroklubu PRL wzięła udział w I Międzynarodowym Czwórboju Spadochronowym, rozegranym w dniach od 21 do 25 czerwca br. na lotnisku sportowym Gödöllö.

W zawodach rozegrano cztery konkurencje: strzelanie z broni małokalibrowej z 50 m; pływanie stylem dowolnym — na 100 m; bieg przełajowy na 3 000 m przy różnicy wzniesień do 100 m oraz cztery skoki spadochronowe na dokładność lądowania z 1 000 m, z opóźnionym otwarciem spadochronu 0-10 s.

W zawodach startowały ekipy z Bułgarii, Czechosłowacji, NRD, Polski, Związku Radzieckiego oraz trzy drużyny gospodarzy. W skład ekipy polskiej, pod kierownictwem trenera **Ryszarda Kusia**, wchodzili zawodnicy: **Marcin Jaxa-Rożen, Eugeniusz Szumiejko, Czesław Kudłek i Roman Stasieczek.**

WYNIKI: I konkurencja (strzelanie): **1. Marcin Jaxa-Rożen — 900 pkt;** drużynowo — **1. Węgry II — 3 280 pkt; 3. POLSKA — 2 520 pkt. II konkurencja** (pływanie): **1. Władimir Kisielew (ZSRR) — 1 180 pkt; 4. M. Jaxa-Rożen — 1020 pkt.** Drużynowo — **1. ZSRR — 4 200 pkt; 6. POLSKA — 3 150 pkt. III konkurencja** (bieg przełajowy) — **1. Mikołaj Usmajew (ZSRR) — 1180 pkt; 5. R. Stasieczek — 1 150 pkt;** drużynowo — **1. ZSRR — 4 534 pkt; 6. POLSKA — 3 883 pkt. IV konkurencja** (skoki spadochronowe) — **1—2. Eugeniusz Szumiejko — 1 242 pkt; i Janovics Ferenc (Węgry II) — 1 242 pkt;** drużynowo — **1. ZSRR — 4 725,5 pkt; 2. POLSKA — 4 611,0 pkt.**

KLASYFIKACJA KOŃCOWA: 1. Władimir Kisielew (ZSRR) — 4 236,5 pkt; 2. Mikołaj Usmajew (ZSRR) — 4 091,5 pkt; 3. Jozsef Pinter (Węgry II) — 4 062,5 pkt; 9. M. JAXA-ROŻEN — 3 733,0 pkt; 10. E. SZUMIEJKO, 15. Cz. KUDŁEK, 27. R. STASIECZEK.

Klasyfikacja drużynowa; 1. ZSRR — 12.180,5 pkt; 2. Węgry II — 11 964,0 pkt; 3. POLSKA — 10 897,0 pkt; 4. NRD — 10 304,5 pkt; 5. Bułgaria — 10 293,5 pkt; 6. Węgry I — 10 258,5 pkt; 7. Węgry III — 10 180,5 pkt; 8. Czechosłowacja — 8 247,0 pkt.

A oto kilka uwag o zawodach i występie naszego zespołu. Przygotowaniem naszej drużyny zajęła się Wyższa Szkoła Wychowania Fizycznego we Wrocławiu, przy wydatnej pomocy Aeroklubu Wrocławskiego i WKS „Śląsk". Dodać warto, że czwórbój spadochronowy ma stać się stałą imprezą skoczków spadochronowych państw socjalistycznych. Wydaje się, że nasi sportowcy mają ogromne szanse na wysokie lokaty w tego typu zawodach.

Spadochroniarze — wieloboiści mogą sobie przygotowanie i poziom konfrontować na podobnych zawodach organizowanych w zimie przez Aeroklub Jeleniogórski, natomiast latem w wieloboju spadochronowym w Aeroklubie Mieleckim. Do przygotowania wieloboistów warto wykorzystać kapitał szkoleniowy i trenerski WSWF we Wrocławiu. Wielobój spadochronowy jest bowiem dyscypliną wymagającą wszechstronnego przygotowania i uprawiania wielu uzupełniających dyscyplin sportu. Nie trzeba dodawać, że wielobój spadochronowy ma wiele cech, jakie reprezentują sporty obronne.

MIECZYSŁAW KAMIŃSKI

SKOKI NA STADION

Organizatorzy lubelskich zawodów spadochronowych w skokach na stadion nie mają szczęścia do pogody. Inna sprawa, że specyfika tej imprezy wymaga idealnych wprost warunków meteo. Nie można przecież ryzykować lądowania skoczka poza płytą stadionu, gdzie w bezpośrednim sąsiedztwie wznoszę się schody i ławki trybun okolonych wysokimi drzewami, zabudowaniami i inne przeszkody terenowe.

Tymczasem w dniach od 17 do 20 czerwca br., kiedy to rozgrywano III Lubelskie Zawody Spadochronowe na stadion, aura, podobnie jak w latach poprzednich, sprawiła przykrą niespodziankę. Padał deszcz, a w chwilach kiedy przestawał, siła wiatru przekraczała dopuszczalną normę.

Na starcie stanęła jednak spora grupa 29 zawodników, reprezentujących 8 aeroklubów i Wyższą Szkołę Wychowania Fizycznego we Wrocławiu.

Zgodnie z założeniami regulaminu pierwsze 3 skoki miały być wykonane na lotnisku z punktowaniem indywidualnym, a następne 2 grupowe, na stadionie.

Już w pierwszej kolejce skoków trzech zawodników **H. Grudziński** (Lublin), **W. Wiśniewski** (Rzeszów) i **M. Szugzda** (Warszawa) uzyskało maksimum punktów, lądując w centrum koła. **Marek Szugzda** powtórzył rezultat w drugim skoku i objął prowadzenie różnicą 0,17 pkt do następnego zawodnika — **Wiesława Wiśniewskiego** z Rzeszowa.

Rozegranie trzeciej kolejki skoków indywidualnych zostało zakłócone wybitnie niesprzyjającą pogodą.

Najlepszy rezultat następnego dnia (0,00 m) uzyskał skoczek Aeroklubu Radomskiego — **Krzysztof Lamparski,** który jednak w dwóch poprzednich skokach „zarobił" nieco punktów karnych i w rezultacie po trzech próbach zajmował 6 pozycję. Na prowadzenia wyszedł tymczasem **Andrzej Halik** z Krosna, systematycznie utrzymujący się w czołówce.

Skoki grupowe miały być przeprowadzone w dwóch turach — na stadion w Puławach, jako impreza uświetniająca obchodzony w Zakładach Azotowych „Dzień Chemika" i na zakończenie zawodów, w Lublinie.

Puławski stadion Klubu Sportowego „Wisła", którego wiceprezes **Stanisław Święch** bardzo aktywnie pomagał w przeprowadzeniu skoków, wypełnił się licznymi widzami. Reagowali oni spontanicznie na każde celne lądowanie zawodników, nie obeszło się nawet bez wiązanek kwiatów dla najlepszych. Tym razem bezbłędny był **Marian Zapart** z Wrocławia.

W trakcie rozgrywania drugiej kolejki skoków grupowych zostały jednak zawieszone loty.

Nie przypuszczano wówczas, że tym samym zakończono zawody, gdyż następnego dnia silne, porywiste wiatry uniemożliwiły przeprowadzenie konkurencji na stadionie w Lublinie.

Ostatecznie indywidualnie na czele tabeli znalazł się **Andrzej Halik** z Aeroklubu Podkarpackiego — 0,66 pkt karnych po 4 skokach. Dalsze miejsca zajęli: **M. Szugzda** — Aeroklub Warszawski (1,17 pkt), **M. Zapart** — (2,12 pkt) i **J. Talarczyk** (2,48 pkt) — obaj z WSWF Wrocław oraz **K. Lamparski** — Aeroklub Radomski (2,53 pkt).

Zespołowo zwyciężyli akademicy z **Wyższej Szkoły Wychowania Fizycznego we Wrocławiu,** skacząc w składzie: **Drzewiński, Talarczyk** i **Zapart** (suma punktów indyw. i zesp. — 12,83), przed **Aeroklubem Podkarpackim (Wieczorek, Mikrut, Halik)** — 16,42 pkt i **Aeroklubem Radomskim (Arazny, Górny Lamparski)** — 25,22 pkt.

Dalsze miejsca zajęły zespoły: **Lublin I, Kraków, Warszawa, Rzeszów, Mielec, Białystok I i II** oraz **Lublin II.**

Zawody były organizacyjnie lepiej przygotowane niż w roku ubiegłym. Duża w tym zasługa kierownika sportowego, instruktora sekcji spadochronowej Aeroklubu Lubelskiego, **Janusza Stachowicza** jak i zespołu sędziów, którym przewodniczył **Tadeusz Gancarz** z Rzeszowa. Z pomocą pośpieszyły też Komitety Kultury Fizycznej i Turystyki w Lublinie oraz w Puławach. Puławianie serdecznie zresztą zapraszali spadochroniarzy na rok następny. Warto chyba skorzystać z tej propozycji. Propagandy sportów lotniczych w terenie nigdy przecież za wiele.

TADEUSZ CHWAŁCZYK

Zdjęcie autora

LOTNISKOWCE UDERZENIOWE

Współczesne lotniskowce dzielą się na lotniskowce zwalczania okrętów podwodnych, desantowe i uderzeniowe. Te ostatnie są największymi okrętami i stanowią jedne z głównych narzędzi imperialistycznej doktryny wojennej. Rozmieszczone na Pacyfiku, Atlantyku, Morzu Śródziemnym czy Północnym, oczekują na sygnał do realizacji agresywnych celów polityczno-militarnych imperializmu. Prasa, radio i telewizja często wzmiankują o lotniskowcach chociażby z frontu walki w Indochinach, napiętej sytuacji na Bliskim Wschodzie lub z okazji prowokacyjnych ćwiczeń sił morskich NATO. Warto więc zapoznać się z nimi bliżej.

ROZWÓJ I FUNKCJE

Historia i rozwój lotniskowców z punktu widzenia techniki są ściśle związane z rozwojem lotnictwa, a z punktu widzenia istoty i celów ich użycia z ekspansjonistyczną polityką kolonialną imperializmu, głównie brytyjskiego, japońskiego i amerykańskiego.

Pierwsze „lotniskowce" to brytyjskie okręty z okresu I wojny światowej, na których zainstalowano platformy startowe dla lekkich samolotów bez możliwości ich lądowania. Samoloty po starcie i wykonaniu zadania lądowały na lądzie. Kolejny krok to zastosowanie wodnosamolotów, które po starcie i locie lądowały na wodzie w pobliżu lotniskowca, skąd przy pomocy dźwigów wciągano je na pokład.

W 1917 roku Anglicy posiadali już do tego stopnia przebudowany krążownik, że starty i lądowania odbywały się z jego pokładu. Pierwsza wojna światowa zakończyła się jednak bez udziału lotniskowców w większych bitwach morskich, które posiadały charakter klasycznych pojedynków artyleryjskich.

Pierwszy okręt skonstruowany od podstaw jako lotniskowiec budowali Japończycy w latach 1919—1922. Był to lotniskowiec „Hosho" z pasem startowym długości 163 m i szerokości 19 m. Wielka Brytania zbudowała pierwszy lotniskowiec w latach 1918—1924 z pasem startowym długości 182 metry i szerokości 27 metrów. Amerykanie rozpoczęli budowę pierwszego lotniskowca „Ranger" w 1934 roku, a zakończyli jego budowę w 1934 r. Ponadto w okresie międzywojennym rozpoczęli budowę lotniskowców Francuzi, a w 1937 roku nawet Niemcy.

W 1939 roku państwa imperialistyczne miały w linii i w budowie następującą ilość lotniskowców — odpowiednio: W. Brytania 6—6, Japonia 6—4, USA 5—2, Francja 0—2 i Niemcy 0—2.

Japoński atak lotniczy z lotniskowców na Pearl Harbour rozpoczął nową „erę" działań na akwenach morskich. Rozwój lotnictwa pokładowego i lotniskowców w II wojnie światowej doprowadził do zaniku klasycznej bitwy morskiej, opartej na pojedynkach artyleryjskich. Lotniskowce dzięki swym możliwościom rozciągnęły przestrzeń bitew morskich na setki mil, a trzeci wymiar stał się głównym elementem operacji morskich. Pod koniec II wojny światowej wyporność lotniskowców wynosiła już około 40 000 ton, a samoloty pokładowe miały już prędkość maksymalną do 500 km/h, lądowanie 120 km/h i ciężar startowy do 11 200 kilogramów.

Chociaż broń atomowa wprowadziła chwilową konsternację w rozwoju lotniskowców (obawy, że będą one zbyt opłacalnymi i łatwymi celami dla broni rakietowej), to jednak polityczno-militarne cele imperializmu podyktowały konieczność ich dalszego doskonalenia.

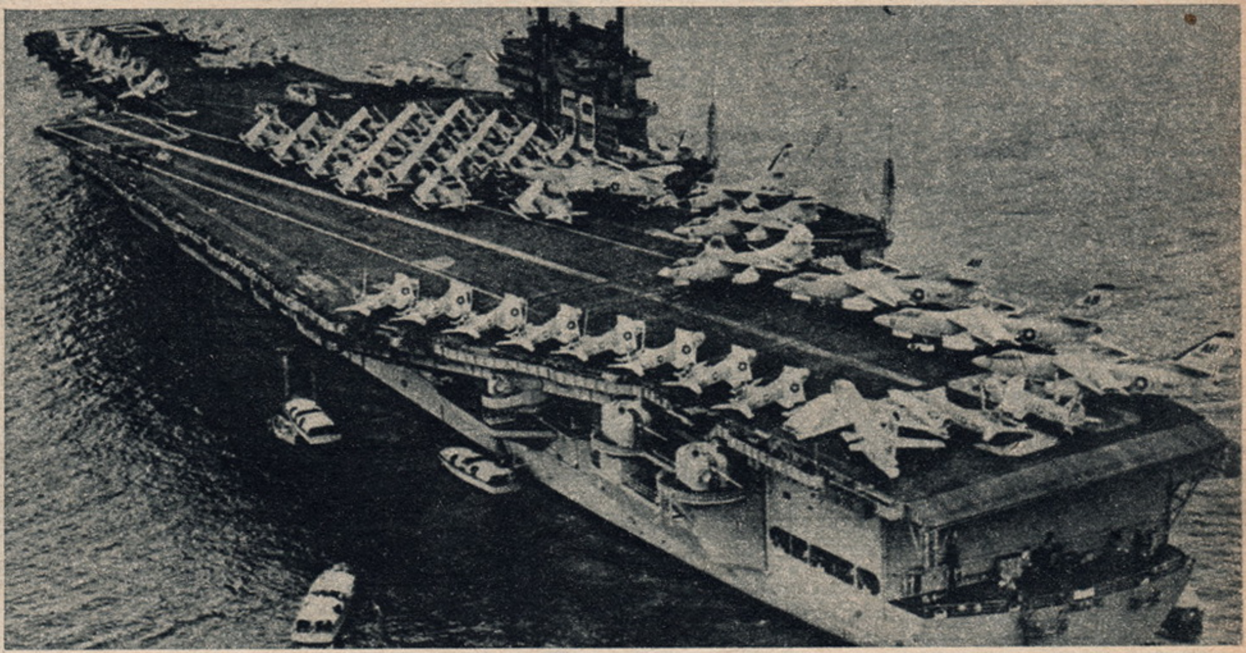
W wyniku II wojny światowej państwa imperialistyczne utraciły szereg kluczowych pozycji, a po jej zakończeniu ruch narodowowyzwoleńczy dodatkowo ograniczył możliwości instalowania baz lotniczych na obcych terytoriach. Proces rugowania amerykańskich i brytyjskich baz przez ten ruch trwa nadal. Mnożą się trudności z utrzymaniem baz w takich wydawać by się mogło „pewnych" państwach jak Japonia, Hiszpania, Turcja i Włochy.

W sytuacji, gdy z biegiem lat kurczą się możliwości utrzymania baz lotniczych na obcych terytoriach, głównie przez Amerykanów, lotniskowce nabierają coraz większego znaczenia. Stają się ostatnią deską ratunku do szybkiej interwencji. Amerykańska agresja w Korei, Indochinach, brytyjsko-francusko-izraelska agresja na kraje arabskie w 1956 roku, izraelska agresja w 1967 roku i wiadomy udział w niej VI Floty USA — to tylko kilka przykładów, w których lotniskowce odegrały poważną rolę.

OGÓLNA KONSTRUKCJA

Lotniskowce uderzeniowe mają trzy główne pokłady. Pokład dolny, na którym są umieszczone maszyny, napędy pomocnicze oraz paliwo. Pokład środkowy przeznaczony jest na hangary samolotów, warsztaty, magazyny itp. Pokład górny to pasy startowe i lądowania, wieża główna, stanowisko dowodzenia i wszystkie zewnętrzne elementy (radioelektroniczne, uzbrojenia i pomocnicze). Główny pas startowy jest w linii diametralnej lotniskowca, w ten pas są wbudowane katapulty parowe, z których startują samoloty. Pas lądowania jest położony ukośnie do linii diametralnej i składa się z odcinka zbliżenia, lądowania, wyhamowania i manewrowania samolotów.

Wymiary lotniskowców uderzeniowych zależą od ich klasy. Amerykańskie lotniskowce mają: długość od 273 do 331,6 m, szerokość ich wynosi od około 60 do 77 m. Długość pasów startowych wynosi od około 270 do 325 metrów (osiowe) i od 165 do 225 metrów (skośne). Wymiary hangarów na samoloty mają od 220 m długości, 28 szerokości i 5,3 m wysokości do odpowiednio: 240, 30 i 7,6 m. Wyporność lotniskowców uderzeniowych średnich i ciężkich wynosi od około 30 000 do 75 000 ton w przypadku lotniskowca atomowego. Budowany nowy amerykański lotniskowiec atomowy ma mieć wyporność 95 000 ton.



Amerykański lotniskowiec uderzeniowy „Forrestal"

NAPĘD I PRĘDKOŚĆ

Napęd lotniskowców stanowią turbiny nisko-i wysokoprężne. Do podgrzewania kotłów parowych służy paliwo zwane mazutem. Mazut jest paliwem konwencjonalnym i tanim, lecz zajmuje dużo czasu przy ładowaniu i miejsca na lotniskowcu. Pełny ładunek paliwa na ciężkim lotniskowcu wynosi prawie 500 cystern, po 20 ton paliwa w każdej. Moc napędu konwencjonalnego na lotniskowcach średnich i ciężkich od 200 000 do 300 000 koni mechanicznych, co pozwala na osiągnięcie prędkości maksymalnej do 30 węzłów. Zapas paliwa pozwala uzyskać zasięg 10—15 tys. mil morskich.

Napęd atomowy lotniskowca „Enterprise" dochodzi do 300 000 koni mechanicznych, składa się z 8 reaktorów i pozwala na przebycie ponad 100 000 mil morskich. Ilość energii wytwarzanej przez napęd tego lotniskowca wystarczałaby do oświetlenia dwumilionowego miasta. Prace nad nowymi reaktorami atomowymi zmierzają do tego, aby atomowe lotniskowce przyszłości potrzebowały tylko jednorazowego reaktywowania w czasie 25 lat służby operacyjnej.

UZBROJENIE

Główną siłą ogniową lotniskowców uderzeniowych są samoloty z uzbrojeniem jądrowym i konwencjonalnym, bombowo-szturmowe, szturmowe, myśliwskie, rozpoznawcze i specjalne. Na lekkich lotniskowcach może bazować 20—30 samolotów, na średnich 40—60, a na ciężkich 80—100 samolotów różnych typów. Największa ilość, bo aż do 120 samolotów, może bazować na lotniskowcu „Enterprise". Ważnym uzbrojeniem lotniskowców są kierowane rakiety przeciwlotnicze „Talos", „Terrier", „Seaslug" czy „Sea Dart", przeznaczone do zwalczania samolotów na małych, średnich i dużych wysokościach.

Konwencjonalne artyleryjskie uzbrojenie lotniskowców traci na znaczeniu. Posiadają je jeszcze starsze typy lotniskowców w postaci kilkunastu dział kalibru od 76 do 127 mm. Rakietowe i artyleryjskie uzbrojenie służy głównie do obrony lotniskowców od ataków z morza i powietrza. Samoloty natomiast przeznaczone są do wykonywania zadań ofensywnych na odległość 1000—1500 km. Wśród nich główną rolę odgrywają nosiciele broni jądrowej o prędkości naddźwiękowej.

ILE KOSZTUJĄ

Budowa lotniskowca wymaga wielu lat i olbrzymich nakładów finansowych. Na zbudowanie lotniskowca średniej klasy zużywa się około 50 000 ton stali. Sam kadłub składa się z około 260 000 elementów stalowych, a długość łączeń spawanych wynosi blisko 4 500 kilometrów. Na spawanie zużywa się 900 ton drutu spawalniczego, a na nitowanie 200 000 nitów. Ponadto nowoczesny lotniskowiec ma około 530 kilometrów kabla elektrycznego i ponad 300 kilometrów rur. Przebudowa brytyjskiego lotniskowca „Victorious" w latach 50-tych kosztowała 20 mln funtów szterlingów, a lotniskowca „Eagle" 30 mln. Amerykański ciężki lotniskowiec „Enterprise" o napędzie atomowym kosztował 450 mln

Rosnące koszty lotniskowców budzą poważne zaniepokojenie amerykańskiej opinii publicznej. Niemniej jednak Pentagon nie rezygnuje z utrzymywania kilkunastu i budowy nowych lotniskowców uderzeniowych. Wynika to z dużej roli, jaką spełniają one w amerykańskiej ekspansjonistycznej polityce i agresywnej doktrynie wojennej.

Ppłk dypl. EDWARD WÓJCIK

Również specjalne tratewki dla niemowląt należą do wyposażenia ratowniczego samolotów pasażerskich.

Na ratunek

PASAŻERSKIE samoloty transkontynentalne ulegają nieraz wypadkom lotniczym na morzu, w górach, na pustyniach, w terenach niedostępnych lub nie zamieszkanych, zaś brak własnych środków ratunkowych może być przyczyną wysokiej śmiertelności wśród członków załogi i pasażerów. Problem polega nie tylko na opuszczeniu samolotu w odpowiednim czasie, ale również na możliwości przetrwania i nawiązania łączności do czasu udzielenia pomocy przez lotniczą służbę poszukiwawczo-ratunkową na lądzie lub na morzu.

Załogi samolotów wojskowych i transportowych, latających nad oceanami i morzami, są wyposażone w **spadochrony siedzeniowe**, o konstrukcji łączącej spadochron **z jednoosobową tratwą ratunkową**. Tratwa ratunkowa może być stosowana także przy spadochronach plecowych, ponieważ w stanie złożonym jej wymiary są małe (380 x 380 x 90 mm) zaś ciężar wynosi zaledwie 3,2 kg. Do ekwipunku tratwy należy: pokrowiec, kotwica dryfująca, nakrycie od deszczu oraz zbiornik z dwutlenkiem węgla do napełniania tratwy.

Załogi i pasażerów samolotów komunikacyjnych zaopatruje w **kamizelki ratunkowe** różnych odmian. Są więc kamizelki ratunkowe, składające się z dwóch przegród napełnianych automatycznie dwutlenkiem węgla przy zetknięciu się z powierzchnią wody. Dwutlenek węgla znajduje się w specjalnym zbiorniku umocowanym przy kamizelce. Kamizelki ratunkowe zakłada się przed przymusowym wodowaniem. Ich zaletą jest szybkie i łatwe nakładanie oraz utrzymywaniu człowieka w pozycji pionowej z głową uniesioną nad powierzchnią wody, nawet w wypadku utraty przytomności. Oprócz kamizelek napełnianych dwutlenkiem węgla stosowane są też kamizelki ratunkowe napełniane powietrzem.

W lotnictwie wojskowym wszystkie typy kamizelek stosowane są wraz ze spadochronem plecowym lub dodatkowo — piersiowym.

Przy wodowaniu samolotu na morzu lub oceanie są używane także większe **gumowe tratwy ratunkowe**, przewidziane dla 20 osób każda, oraz zasobniki ze sprzętem i żywnością.

Niektóre samoloty, przelatujące nad wielkimi otwartymi przestrzeniami wodnymi oceanów z daleka od szlaków morskich, wyposażą się w **łodzie ratunkowe**. Łodzie takie mogą być również zrzucane na spadochronach. Lotnicza łódź ratunkowa ma ciężar 1 600 kg, łącznie ze zbiornikami zabezpieczającymi od przewrócenia się na falach. Łódź wyposażona jest w żagle i dwa silniki spalinowe o mocy 5 KM każdy oraz przyrządy nawigacyjne. Rozwija ona prędkość 9,26 km/h lub 14,82 km/h przy zasięgu 1 018 km. Niezależnie od zabierania zapasu wody słodkiej, woda chłodząca silnik daje po odparowaniu także wodę słodką, a głowice cylindrów silników są przystosowane do gotowania posiłków. Łódź ratunkowa powyższego typu jest przeznaczona dla 12 ludzi, ale zdarzały się już przypadki pomyślnego transportowania 36 osób.

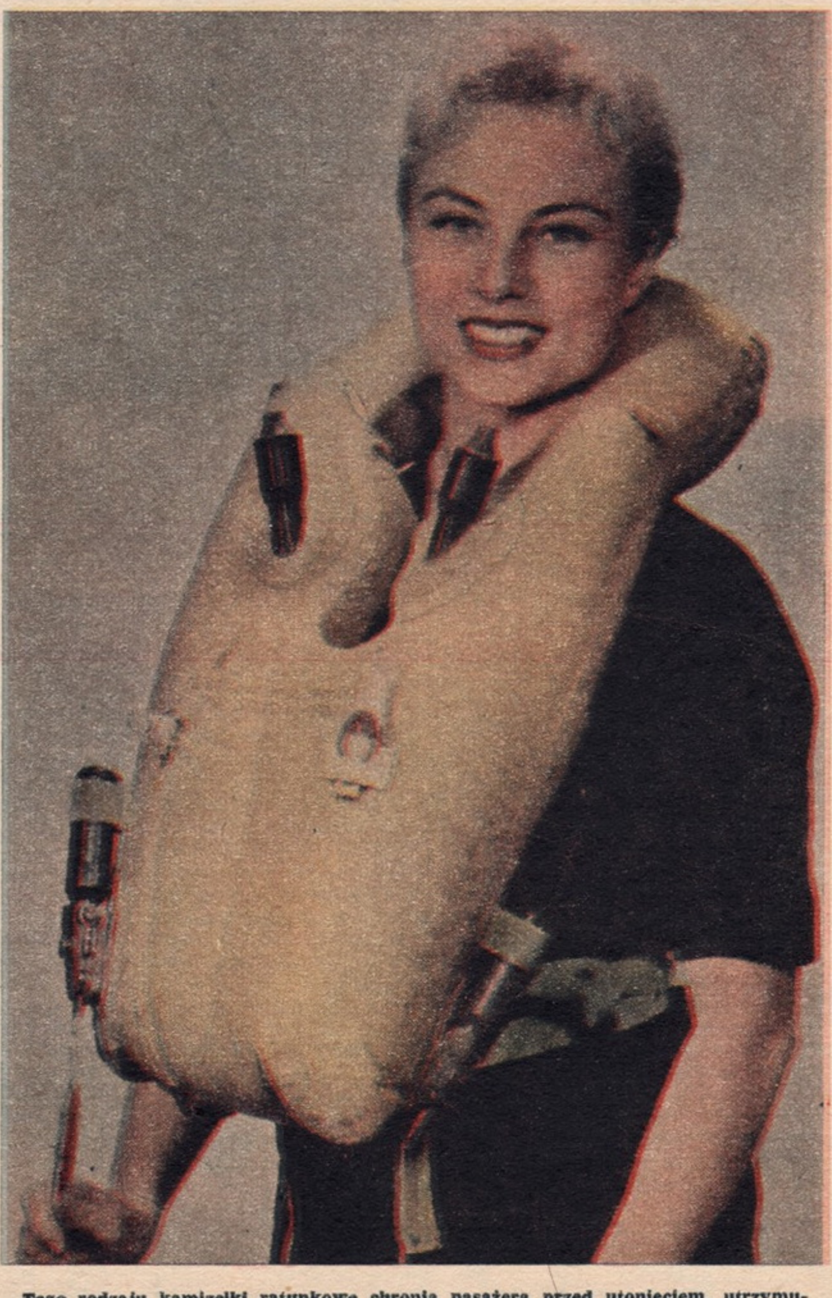
Ostatnio zamiast kamizelek ratunkowych stosowane są nadmuchiwane... ciepłe i wygodne **tratwy ratunkowe w kształcie futerału** dopasowanego kształtem do człowieka. Chronią one nie tylko przed utonięciem ale także przed chłodem, co umożliwia przetrwanie rozbitka, zwłaszcza w zimnej wodzie.

Badania wypadków lotniczych na morzu wskazują, że największe niebezpieczeństwo dla pozostałych przy życiu rozbitków stanowi: zimno, brak wody słodkiej, picie wody słonej oraz brak lekarstw i środków opatrunkowych. Brak żywności nie jest aż tak dotkliwy, jak brak wody pitnej przy wysokiej temperaturze otoczenia lub zimno przy niskiej temperaturze otoczenia, w pobliżu lub poniżej 0 °C. Długotrwałe przebywanie w zimnej wodzie przy niskiej temperaturze otoczenia poniżej 10 °C może być przyczyną wysokiej śmiertelności (od 17% w okresie 1 doby, do 40% w okresie dwu dni), natomiast przy temperaturze wody 0° śmierć następuje w ciągu 1 h, zaś przy temperaturze +2,8 °C w ciągu 90 min. Dlatego przebywanie rozbitków na tratwie ratunkowej, szczególnie ocieplonej, daje poważne szanse ocalenia. W zasadzie dla człowieka przemoczonego i wyczerpanego graniczną jest temperatura +5 °C, powodująca wysoką śmiertelność dochodzącą do 60%. Dokuczliwy jest również brak słodkiej wody do picia w dawce łącznej ok. 100 g dziennie. Picie wody słonej powoduje wzrost śmiertelności z 4% do 40% po 3 dniach.

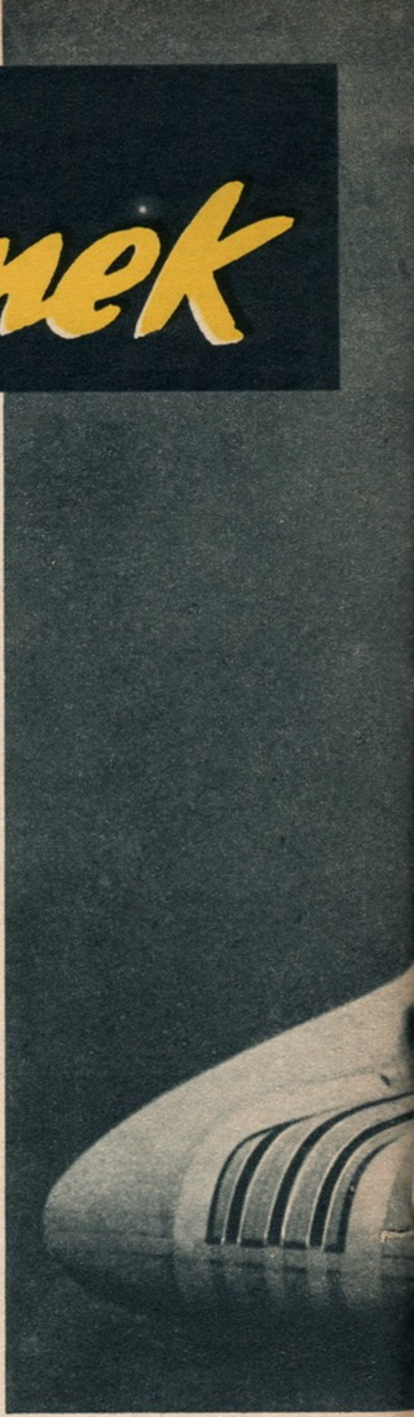
Z powyższego wynika, że największe szanse ocalenia dają **tratwy** oraz **łodzie ratunkowe**. Kamizelka ratunkowa spełnia tylko rolę pierwszej pomocy. W jej wyposażeniu znajduje się gwizdek oraz nocne oświetlenie sygnalizacyjne. Podstawowym sprzętem ratowniczym jest na razie tratwa gumowa zaopatrzona w radiostację wysyłającą sygnały SOS, zestaw rakiet świetlnych i dymnych, lusterka, reflektor radarowy oraz proszek wytwarzający dookoła tratwy barwną fluoryzującą plamę widoczną ze znacznej odległości, a czasem w proszek odstraszający rekiny. Obecnie kamizelki ratunkowe oraz tratwy indywidualne posiadają **zestaw alarmowy** ułatwiający poszukiwania na morzu lub na lądzie (typu **SARAH**), składający się z nadajnika, samoczynnie ustawiającej się anteny oraz mikrofonu i źródła zasilania. Podobne urządzenia są na większych tratwach i łodziach ratunkowych.

Urządzenia odbiorcze systemu SARAH znajdują się na samolotach, śmigłowcach i okrętach ratowniczych, co ułatwia poszukiwania. Poszukiwanie rozbitków, pomimo stosowania sygnalizacji alarmowej, jest sprawą trudną, ponieważ tratwy są mało widoczne przy obserwacji wzrokowej. W tym celu samoloty są specjalnie wyposażone w szereg różnych stanowisk do ciągłej obserwacji optycznej.

Po zauważeniu rozbitków samoloty lub śmigłowce zrzucają różnego rodzaju **znaczniki** w postaci pływa-



Tego rodzaju kamizelki ratunkowe chronią pasażera przed utonięciem, utrzymując go w pozycji pionowej z głową uniesioną nad powierzchnią wody, nawet w wypadku utraty przytomności.



Problem opuszczenia przez pasażerów s... na lotniskach, rozwiązuje się przez z...

...amolotu w jak najkrótszym czasie, gdy np. brak jest akurat schodków, używanych ...owanie nadmuchiwanej (w ciągu 5 sekund) nylonowej „zjeżdżalni" (zdjęcie wyżej).

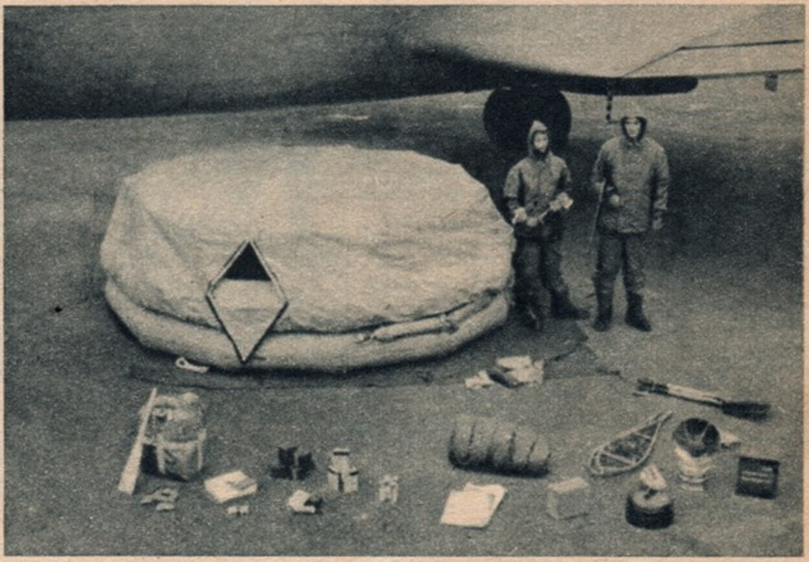
jących sygnałów dymnych i świetlnych oraz przystępują do akcji ratowniczej. Śmigłowce mogą wyławiać pojedyńczych rozbitków przy pomocy **sieci, drabinki sznurowej** lub **liny** z hakiem, specjalnym pasem i wciągarką. Samoloty ratownicze dokonują przeważnie zrzutu dodatkowych tratw i zasobników, zawierających żywność, lekarstwa, wodę słodką, radiostację, urządzenia do sygnalizacji, przybory rybackie itp. Ponadto w razie potrzeby dokonuje się **zrzutu skoczków spadochronowych** służby medycznej, którzy udzielają pierwszej pomocy lekarskiej do czasu nadejścia okrętów ratownictwa morskiego.

Obecnie ratownictwo morskie ma charakter zorganizowany w skali międzynarodowej i biorą w nim udział samoloty, śmigłowce oraz okręty różnych państw (cywilne i wojskowe).

Inną dziedzinę ratownictwa stanowią wypadki lotnicze w górach, na pustyniach, terenach niedostępnych lub niezamieszkanych. Przeważnie samolot ulega rozbiciu, są ranni i zabici, a ponadto wszyscy pozostali przy życiu i pozornie zdrowi są pod wpływem szoku. Do czasu odszukania miejsca katastrofy przez samoloty ratownicze (co jest bardzo utrudnione pomimo nawet szybkiego nawiązania łączności w systemie SARAH) rozbitkom zagraża zimno oraz brak wody, lekarstw i żywności. Częste są wypadki zabłądzenia rozbitków w nieznanym terenie. Brak odpowiedniego ubioru dostosowanego do zmiennych warunków klimatycznych może być również powodem wypadków śmiertelnych.

Jeśli wypadki lotnicze na morzu mają prawie zawsze ten sam przebieg i ratownictwo światowe wypracowało już określone środki i metody ratownicze, to wypadki w górach, na pustyniach i innych niedostępnych lub nie zamieszkanych terenach są zawsze różne. Jednak zawsze zimno i brak wody oraz lekarstw i żywności jest czynnikiem decydującym o możliwości przetrwania. Ponieważ decydujące są tu godziny pierwszej doby, zabezpieczenie załóg i pasażerów wymaga pilnego zrzutu **uniwersalnych zasobników spadochronowych** z wyposażeniem.

Tak wygląda radiowy zestaw alarmowy, skonstruowany w zakładach Telefunken. Ułatwia on poszukiwania na morzu.



Samoloty skandynawskich linii SAS, latające na trasie nadbiegunowej, wyposażone są w widoczne na zdjęciu wyżej tratwy ratunkowe. Niżej: Pilot, który wylądował ze spadochronem na pustyni, nie posiadając radionadajnika, może znaleźć się w niebezpiecznej dla życia sytuacji.

Odszukanie rozbitków może być dokonane przy pomocy samolotów lub śmigłowców, ale jest to problem niełatwy. Samo odszukanie rozbitków nie zawsze pozwala na szybkie przeprowadzenie operacji ratunkowej. Samoloty, nie mogąc lądować w trudnym i niedostępnym terenie, ograniczają się na ogół do zrzutów ciepłych ubrań, koców, zasobników ze słodką wodą, żywnością i lekarstwami. Największe możliwości ratunkowe mają śmigłowce, które przy pomocy specjalnej wciągarki mogą wciągać na pokład i przewozić ludzi oraz udzielać pomocy lekarskiej.

Szybki wzrost zdolności przewozowej wielkich samolotów komunikacyjnych, które mogą zabierać na raz 250—450 osób, powoduje, że ratownictwo załóg i pasażerów staje się coraz poważniejszym problemem technicznym i organizacyjnym.

Mgr inż. ZDZISŁAW PYTLEWSKI

NA ZIEMI • W POWIETRZU • W KOSMOSIE

NA MORZU ŚRÓDZIEMNYM

Na powyższym zdjęciu widzimy fragment ćwiczeń, przeprowadzanych przez okręty nawodne, podwodne oraz śmigłowce radzieckiej śródziemnomorskiej eskadry, wchodzącej w skład Floty Czarnomorskiej. Zdjęcie dokonane z pokładu krążownika „Dzierżyński".

SZYBOWNICTWO

W SAINT-HUBERT odbyły się szybowcowe mistrzostwa Belgii. Zaliczono sześć konkurencji (trójkąty: 204 km, 211 km, 317 km i 163 km oraz docel-powrót 256 km i docel. do miejsca oznaczonego przez pilota). W klasie otwartej zwyciężył Louis de Dorlodot na szybowcu ASW-12. Szóste miejsce zajął Jean Bouchat na „Foce-4". W klasie standard pierwsze miejsce zajął Bert Zegels na „Libelle". W klasie tzw. klubowej — zwyciężył Jan Evens na „Musze".

W CHESTER (stan Południowa Karolina, USA) 40 szybowców stanęło na starcie tzw. mistrzostw IV rejonu. Rozegrano 4 konkurencje: trójkąty 200 mil, 148 mil i 134 mile oraz docel powrót 135 mil. Zwyciężył Ben Greene, na szybowcu ASW-12.

SPORT SPADOCHRONOWY

W BELGII odbyły się międzynarodowe zawody spadochronowe skoczków wojskowych 11 krajów: Belgii, USA, Francji, W. Brytanii, NRF, Włoch, Holandii, Portugalii, Grecji, Hiszpanii i Konga. W skokach indywidualnych na celność lądowania zwyciężył Walker (USA). W skokach z wykonaniem figur akrobacji pierwsze miejsce zajął Eschenlohr (NRF). W skokach kombinowanych indywidualnych — zwyciężył Le Floch (Francja). Skoki kombinowane grupowe przyniosły zwycięstwo Francuzom W skokach grupowych na celność lądowania zwyciężyli spadochroniarze USA. W klasyfikacji ogólnej zawodów zwycięstwo odnieśli Francuzi, przed Amerykanami i Włochami.

W NANTES zmierzyli się w towarzyskich zawodach spadochronowych skoczkowie francuscy (w oddzielnej klasyfikacji męskiej i kobiecej). W skokach na celność lądowania zwyciężył Michel (1,42 m), w skokach z wykonaniem akrobacji Rode (16,6 s), w kombinowanych Blondel (4,84 pkt.). Wśród kobiet, w tych samych kolejnych konkurencjach, zwyciężyły: Staub (6,07 m), Laffitte (17,7 s), Laffitte (6,19 pkt.).

W BIAŁYCH RĘKAWICZKACH

Z jak wielką precyzją, z jak specjalnymi środkami ostrożności muszą być poddawane kontroli detale konstrukcji nowoczesnego samolotu komunikacyjnego, może świadczyć niniejsze zdjęcie, pokazujące ważenie i mikroskopowy przegląd jednej z wielu tysięcy części. Śnieżnobiałe rękawiczki zapobiegają pozostawieniu na powierzchni detalu śladów dłoni.

SPORT SAMOLOTOWY

NAJWIĘKSZA samolotowa impreza Europy, Rajd Europejski FAI (30 sierpnia — 5 września br.), pobiegnie w tym roku trasą długości 2 320 km — z Rzymu, przez Cannes, Luksemburg, Düsseldorf, Amsterdam, Brukselę, Londyn do Paryża.

60 SAMOLOTÓW sportowych i turystycznych z 7 krajów (Francji, W. Brytanii, NRF, Luksemburga, Belgii, Szwajcarii i Danii) wzięło udział w 24 Międzynarodowym Rajdzie Win, Kwiatów i Zamków, zorganizowanym przez Aeroklub Ouest w prowincji francuskiej Anjou. Oprócz gospodarzy, najliczniej reprezentowani byli Anglicy (25 samolotów). Pierwsze miejsce zajął francuski pilot M. Carrè. Z gości zagranicznych najlepsze miejsce zajął angielski pilot Baker.

NA VII SAMOLOTOWE Mistrzostwa Polski w Akrobacji (międzynarodowe) w Bielsku-Białej (21—26 września br.) Francja przyśle prawdopodobnie pięciu pilotów akrobacyjnych. Przewiduje się użycie samolotów CAP-20, Zlin-526 i „Acrostar". W roku bieżącym kalendarz udziału francuskich akrobatów w imprezach międzynarodowych zawiera sześć pozycji: zawody w Szwajcarii (w Yverdon i Thun — mistrzostwa tego kraju), w W. Brytanii (o puchar Lockheed i puchar De Havilland), w Carcassonne (puchar Biancotto) oraz w Polsce. Część tych zawodów już się odbyła.

KU CZCI MARYSE BASTIE

4 czerwca br. odsłonięto uroczyście na jednym ze skwerów w Paryżu monument z popiersiem sławnej francuskiej lotniczki Maryse Bastie. Była ona kapitanem francuskiego lotnictwa wojskowego, miała wylatanych 3000 godzin i odznaczona została najwyższym francuskim orderem: Legią Honorową. Zginęła śmiercią lotnika 6 lipca 1952 roku, w Lyonie.

I TRANSPORT KOMUNIKACJA

W STRASBURGU (Francja) podpisano ostatnio porozumienie o utworzeniu międzynarodowego charterowego stowarzyszenia lotniczego. Grupuje ono sześć amerykańskich towarzystw charterowych i sześć europejskich, zajmujących się wykonywaniem lotów na zlecenie: z NRF („Atlantis"), Danii (Sterling"), W. Brytanii („Britannia" i „Donaldson""), Hiszpanii — („Spantax") i Szwajcarii — (SATA). Siedzibą nowego stowarzyszenia jest Paryż.

Na **POKŁADACH** samolotów „Aerofłotu", latających na liniach krajowych, czuwać mają specjalnie przeszkoleni funkcjonariusze, których zadaniem będzie przeciwdziałanie aktom powietrznego piractwa i ochrona pasażerów i załogi. Dotyczy to szczególnie linii biegnących w kierunku granic państwowych. Odpowiednie kroki w tym zakresie podejmą władze radzieckiego lotnictwa cywilnego i „Aerofłotu".

LOTNICTWO WOJSKOWE

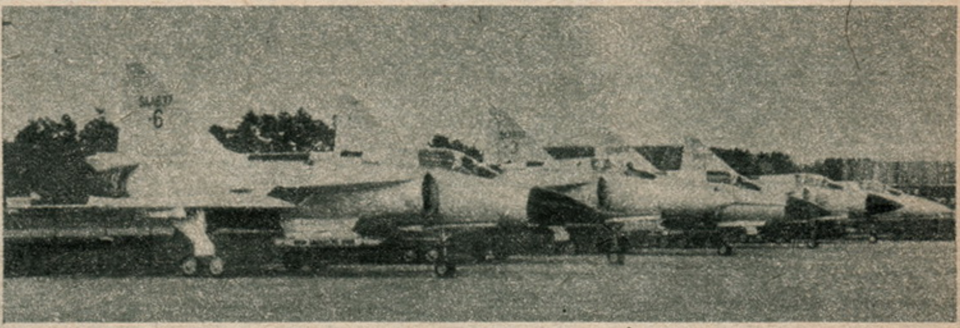
DWA pierwsze samoloty transportowe C—160 „Transall", z ogólnej liczby zaplanowanych dwudziestu, przekazali w Kolonii przedstawiciele zachodnioniemieckiego ministerstwa tureckiej delegacji lotnictwa wojskowego. Przekazanie samolotów następuje w myśl porozumienia między poszczególnymi państwami — członkami NATO. Turecki personel latający i techniczny do obsługi tych maszyn został już odpowiednio przeszkolony w NRF, w ośrodkach lotnictwa wojskowego oraz zakładach przemysłu lotniczego.

Zdjęcia: „Krasnaja Zwiezda", „Air et Cosmos", „Lufthansa und Technik".

POLONICA

PIĘKNY reportaż z przebiegu III Opolskiego Rajdu Samolotowego Pilotów i Dziennikarzy, jaki się odbył u nas w kwietniu br., zamieścił czechosłowacki dwutygodnik „Letectvi + kosmonautika" (nr 13), Jak wiadomo, brały w nim udział dwie załogi z CSRS, zaś jedna z nich (Fiala — Ježek) zajęła w ogólnej klasyfikacji bardzo dobre 2 miejsce. Autorami reportażu, ilustrowanego zdjęciami oraz rysunkami tras wszystkich konkurencji, są dwaj.... piloci czechosłowaccy, uczestnicy Rajdu: Zdenek Behounek i Milos Fiala (uczestnik zeszłorocznego rajdu ogólnopolskiego). Reportaż iskrzy się humorem, wiele w nim serdeczności dla polskich organizatorów imprezy i jej uczestników.

W tym samym numerze znajdujemy: zdjęcie i barwny rysunek samolotu szturmowego Ił-10 z polską szachownicą oraz zdjęcie PZL P—11 F, jaki był budowany licencyjnie w rumuńskich zakładach IAR od roku 1935 do 1938.



Po znanych samolotach SAAB-29, SAAB-32 „Lansen" i SAAB-35 „Draken", lotnictwo szwedzkie otrzymało pierwszą partię nowych naddźwiękowych samolotów bojowych SAAB-37 „Viggen". Na zdjęciu — pięć spośród sześciu prototypów SAAB-37 „Viggen", na lotnisku fabrycznym zakładów SAAB w Linköping.

W ĆWIERĆWIECZE LINII

Linia Paryż — Nowy Jork, obsługiwana przez samoloty „Air France", obchodziła niedawno 25-lecie swego istnienia. Pierwszy lot na tej linii wykonał w dniu 25 czerwca 1946 r. samolot DC-4 „Ciel de Picardie" (Niebo Pikardii). Obecnie „Air France" eksploatuje na północnoatlantyckiej trasie Paryż — Nowy Jork olbrzymie „Boeingi-747. Proszę popatrzeć, jaki to kolos w porównaniu do DC-4, który ćwierć wieku temu nie był bynajmniej małym samolotem.

W ćwierćwiecze istnienia linii dyrekcja „Air France" zaprosiła do odbycia lotu z Paryża do Nowego Jorku i z powrotem (oczywiście na pokładzie „jumbo-jet'a") 25 młodych mężczyzn i kobiet urodzonych właśnie w dniu 25 czerwca 1946 r. Dwudziestopięciolatki zwiedziły Nowy Jork i odbyły nad miastem lot śmigłowcem pasażerskim.

DALSZE LOSY PECHOWEGO SILNIKA

TRZY MIESIĄCE trwały intensywne pertraktacje brytyjsko — amerykańskie w sprawie losu budowy silników RB—211 do tzw. aerobusu Lockheed L—1011 „Tristar". Jak wiadomo, zakłady Rolls - Royce budujące ten silnik poniosły krach, wskutek nieoczekiwanej konieczności wydatkowania nowych, olbrzymich sum podczas procesu budowy.

Obecnie — amerykańskie zakłady Lockheed (budujące samoloty „Tristar") i upaństwowiony Rolls - Royce zawarły porozumienie, które przewiduje jednak dalsze prace nad silnikiem RB—211, z tym iż cena tego silnika ma być podniesiona za 110 tys. do 460 tys. funtów. Zakłady Lockheed zrezygnują z „wyduszania" od Rolls - Royc'a ogromnych sum tytułem kar konwencjonalnych za opóźnione dostawy silników. Rząd brytyjski zgodził się udzielić Rolls- Royce'owi wydatnej pomocy finansowej na kontynuowanie produkcji RB—211.

I wszystko byłoby już dobrze, gdyby nie to, że cała umowa musi jeszcze uzyskać akceptację amerykańskiego Kongresu oraz tamtejszych banków. A z tym — może być całkiem źle, gdyż w Kongresie USA amerykańsko — brytyjska umowa ma zaciekłego wroga w osobie senatora Proxmire'a (który wydał walkę budowaniu w USA pasażerskich samolotów naddźwiękowych), montującego opozycję wśród kongresmanów. Senator ten, co też nie jest tajemnicą, ma silne poparcie ze strony amerykańskiego przemysłu lotniczego, widzącego w Rolls — Royce'u groźnego konkurenta. Innym sojusznikiem Proxmire'a są kręgi amerykańskich prawników, którzy też zwalczają porozumienie Lockheed'a z Rolls - Roycem.

TURNIEJ LOTNICZY GDAŃSKIEJ CHORĄGWI ZHP

Zwycięzcy turnieju, ekipy pracowni modelarstwa lotniczego Domu Harcerza w Gdańsku. Niżej: Komisja sędziowska ocenia dorobek drużyny lotniczej z Malborka.

Zdjęcia: Z. Reszka (3)

W dniach 5 i 6 czerwca br., na lotnisku Inspektorat Lotniczy Chorągwi Gdańskiej przy współudziale Aeroklubu Gdańskiego zorganizował I Harcerski Turniej Drużyn Lotniczych Chorągwi Gdańskiej. Celem turnieju było zaprezentowanie dorobku drużyn (zastępów) lotniczych, propagowanie zadań obronnych o tematyce lotniczej i wyłonienie najlepszej drużyny lotniczej Chorągwi Gdańskiej. Na istniejące w Chorągwi 24 drużyny lotnicze do turnieju przystąpiło 17, wystawiając czteroosobowe ekipy.

Po uroczystym otwarciu turnieju w obecności władz harcerskich, aeroklubu i wojska, poszczególne ekipy wyruszyły na trasę biegu na odznakę MOSO o specjalności lotniczej. W czasie jego trwania wszyscy uczestnicy musieli wykazać się takimi wiadomościami i umiejętnościami jak: wiadomości z historii oręża polskiego i obronności kraju, znajomością regulaminów i musztry harcerskiej, sprzętu lotniczego, w tym rozpoznawaniem sylwetek samolotów wchodzących w skład sił lotniczych państw Układu Warszawskiego i paktu NATO. Odbyli też strzelanie z kbks-u do tarczy pierścieniowej z odległości 50 m.

Drugi dzień turnieju poświęcony był głównie zawodom modelarskim i pokazowi dorobku drużyn. Rozpoczęły je wcześnie rano, bo już o godzinie 5, zawody modeli balonów bibułkowych na ogrzewane powietrze, jako że chłodne, ranne powietrze pozwala osiągnąć najlepsze rezultaty, gdy idzie o czas i długość lotu balonu. Był to bardzo widowiskowy moment turnieju, gdyż modele balonów wykonano starannie, ozdobiono znakami drużyn i różnych akcji Związku. Unosząc się na tle błękitnego nieba — wyglądały bajecznie kolorowo.

Znalezienie modelu w wysokiej trawie — to nie taka łatwa sprawa.

Następnie zostały rozegrane konkurencje czysto modelarskie, a to zawody modeli klasy A-1/2 „Jaskółka" i A-2 „Dzięcioł" oraz „Bocian", prezentowane indywidualnie przez wszystkich uczestników turnieju. Poza powyższymi obowiązkowymi konkurencjami regulamin turnieju dopuszczał możliwość startów w innych konkurencjach modelarskich, takich jak modeli o napędzie gumowym, o napędzie silnikowym (tzw. silnikówki na uwięzi i silnikówki wolnolatające) oraz modeli szybowców kl. A-2, z których skorzystało wielu zawodników, zdobywając dodatkowe punkty dla swojej ekipy jak też uatrakcyjniając widowiskowość imprezy.

Zawody modelarskie zakończyły się pokazami w wykonaniu licencjonowanych modelarzy-harcerzy (startujących poza konkursem) przy użyciu modeli silnikowych klasy „Combat", czyli walki powietrznej oraz akrobacji.

W czasie turnieju na murawie lotniska urządzono wystawę dorobku drużyn lotniczych, na której zgromadzono kroniki, albumy obrazujące działalność drużyny, dyplomy uznania, proporce, puchary, modele redukcyjne, zabawki lotnicze, rakiety itp., które to eksponaty podlegały punktacji ogólnej turnieju.

W dwudniowych zmaganiach turniejowych największą wiedzą, umiejętnościami i sprawnością w zakresie modelarstwa lotniczego wykazały się ekipy z „Domu Harcerza" w Gdańsku, zdobywając dwa pierwsze miejsca, przed ekipą 102 Lotniczej Drużyny Harcerskiej im. płka Franciszka Hynka z Hufca Gdańsk-Śródmieście. Zwycięzcy otrzymali nagrodę przechodnią, pozostali uczestnicy turnieju liczne nagrody rzeczowe i dyplomy. Turniej harcerskich drużyn lotniczych wchodzi na stałe do kalendarza imprez Chorągwi Gdańskiej, zaś potrzebę jego organizowania potwierdziły sobotnio-niedzielne zawody, które ściągnęły na lotnisko nie tylko startujące ekipy, ale też wielu sympatyków

W. STASZOWSKI

NIEDZIELA NA LOTNISKU

TEGOROCZNA „Niedziela Lotnicza" — 6 czerwca — na byłym lotnisku krakowskim w Czyżynach miała niecodzienny przebieg. Od wczesnego ranka zbierała się na nim brać harcerska. Znana krakowska „19-tka" — 19 Krakowska Drużyna Lotnicza, obchodziła swoje święto: 40-lecie utworzenia.

Drużyna ta, charakterystyczna przez swe żółte chusty i lotnicze szachownice, powstała aż w 1931 r. w Krakowie, jako jedna z pierwszych młodszoharcerskich drużyn.

W ówczesnych latach drużyny harcerskie istniały tylko przy szkołach średnich, ostatnią drużyną tego typu była do 1931 r. 18-tka przy Gimnazjum OO Pijarów, zaś drużyna 19-tki powstała podobno dzięki „rewolucji", jako „zbuntowany zastęp" w Szkole Podstawowej nr 33 przy ul. Konarskiego. Zastęp ten, zalążek późniejszej 19-tki, przyjął jako barwy żółte chusty — kolor ówczesnych wojsk lotniczych. W 1934 roku, w dowód hołdu i pamięci dla poległych śmiercią lotnika Żwirki i Wigury, 19-ta drużyna przyjęła ich imiona. Takie były początki. Po wojennej zawierusze 19 Harcerska Lotnicza Drużyna kontynuowała swą działalność, wiążąc ją od 1957 r. z działalnością Aeroklubu Krakowskiego, kiedy to 19-tka została w dniu 13 września przyjęta (jako Koło Lotnicze) na członka. Pierwszym szczepowym 19-tki był Marek Kudasiewicz, on też wprowadził zagadnienia lotnicze w drużynie.

Dzisiaj na b. lotnisku w Czyżynach spotkało się przeszło 600 harcerek i harcerzy. Są to Szczepy Lotnicze 19: „Słoneczne Drogi", „Gwiaździstego Szlaku" i „Srebrzystych Ptaków" Liczne to Szczepy i potężne, łącznie liczą 22 drużyny harcerek, harcerzy i zuchów. Posiadają one 3 modelarnie, w których wykonują modele najmłodsi, pod okiem doświadczonych instruktorów. Szczepowi to: Marek Meinardi, Janusz Wojtycza i Leszek Watycha, zaś całą liczną drużyną dowodzi z ramienia Hufca Kraków — Kleparz phm Tadeusz Kasprzycki. Harcerze mają ścisłą łączność z Aeroklubem Krakowskim, bezpośrednio lub też przez kierownika Inspektoratu Lotniczego Krakowskiej Komendy Chorągwi mgra Kazimierza Wnętrzyckiego, który jest również aktywnym członkiem Komisji Popularyzacji Lotnictwa Aeroklubu Krakowskiego.

W godzinach porannych uroczysty Apel Jubileuszowy rozpoczyna „Lotniczą Niedzielę" w Krakowie. Sprawnie ustawia się czworobok harcerek i harcerzy przed hangarem Muzeum Lotnictwa. Druh hm Łukasz Węsierski składa raport zastępcy komendanta Chorągwi Krakowskiej hm Tadeuszowi Prokopiukowi, są również przedstawiciele szkolnictwa, władz miejskich, organizacji politycznych oraz zarząd Aeroklubu Krakowskiego. Brzmią fanfary, sprężystym krokiem dowództwo dokonuje przeglądu. Następnie moment najbardziej uroczysty — dekoracja sztandaru Drużyny „Krzyżem za zasługi dla ZHP" (najwyższe odznaczenie harcerskie). Dalej uroczyste rozkazy, odznaczenia, nagrody, dyplomy. Następnie zasłużeni dla 19-tki działacze dekorowani zostają odznaką pamiątkową. Na koniec defilada. Przed zaimprowizowaną trybuną maszerują dziarsko Szczepy z pocztami sztandarowymi na czele. Uroczystość harcerska nie kończy się — przemienia się w imprezę Aeroklubu Krakowskiego. Samolot klubu wykonuje uroczystą rundę nad lotniskiem. Prezes aeroklubu Roman Jaworski informuje o dalszym programie — zawodach i konkursach w ramach „Niedzieli Lotniczej" pod hasłem „Młodzi szybownicy na start". Przy pasie startowym gromadzą się zawodnicy z modelami „Jaskółek". Inna grupa, wśród niej liczni druhowie, rozpoczyna udział w konkursie rysunkowym w hangarze Muzeum Lotnictwa, wreszcie pozostali próbują swoich sił w konkursie wiedzy o lotnictwie. Okna budynku klubowego zamieniły się w wystawę — zdobią je rysunki uprzednio organizowanych konkursów.

Niepewna pogoda jakoś nie przeszkadza, trwają loty, zawody modeli „Jaskółek", jest też osobna grupa z modelami A-1, kończą się konkursy. Dopiero po godzinie 15 następuje podsumowanie wyników i uroczyste zakończenie imprezy z rozdaniem nagród. Do wszystkich konkursów zgłosiło się 120 uczestników. W imprezie „Młodzi szybownicy na start" wzięło udział 62 zawodników, 6 zdobyło warunek do odznaki „Młodego Szybownika".

WYNIKI KONKURSÓW (podajemy trzy pierwsze miejsca)

Modele „Jaskółek": 1. Marek Opoczko, 2. Tadeusz Pocieszyński, 3. Maria Klaja.

Konkurs rysunkowy: 1 — Teresa Szczurek, 2. Jarosław Rosiński, 3. Tadeusz Kotas.

Konkurs z wiedzy o lotnictwie: 1. Jerzy Pająk, 2. Zbigniew Stolarz, 3. Ryszard Lupa.

Nagrodę zespołową (książka „Lotnictwo") otrzymała grupa harcerzy ze Szczepu „Słonecznych Dróg", na udział i najlepsze wyniki w imprezie „Młodzi szybownicy na start".

Nagrodę w postaci modelu samolotu „Boeing" otrzymał najmłodszy uczestnik konkursu rysunkowego — Jacek Płatek (6 lat).

KRYSTYNA SZYMAŃSKA

Sztandar 19 Krakowskiej Drużyny Lotniczej dekorowany Krzyżem za Zasługi dla ZHP. Niżej: Na pasie startowym gromadzą się zawodnicy z modelami.

Dziarsko maszerują w defiladzie szczepy harcerskie.

„GAWRONY" NAD NILEM (1)

FATALNY START

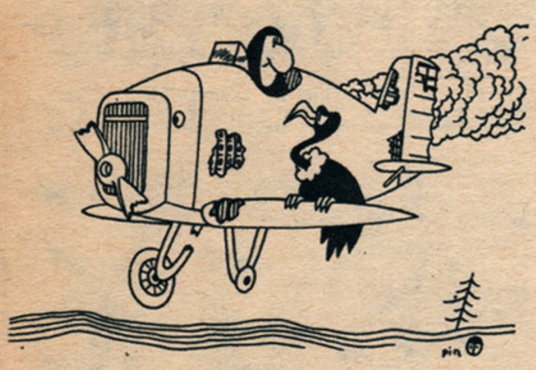
BOGDAN KAZNOWSKI

TO się nazywa dojazd do pracy! Sześć tysięcy kilometrów z Warszawy przez Kraków, Wiedeń, Wenecję, Rzym, Neapol, Tripolis, Benghazi, Tunis, odcinek szosy pod Tobrukiem, Marsa Matruh, Aleksandrię, Kair, Luksor, Assuan, stację 10 w Pustyni Nubijskiej, Atbarę, Chartum. Stąd rozlot na lądowiska operacyjne Kosti, Matuh, Messalamija, Turabi.

Jest ich jedenastu, wybranych z długiej listy kandydatów. Jedenastka szczęśliwców, dobrych, wypróbowanych lotników. Odważnych ludzi. Na miejscu spotkają się z pozostałymi; nie wszyscy mogą i muszą odbyć tę podróż w taki sposób. Jest tylko jedenaście samolotów, reszta pozostała w Afryce z lat ubiegłych, więc część pilotów poleci samolotami komunikacyjnymi Lotu. Jest jeszcze sporo czasu do ich odlotu, polecą jako pasażerowie, stewardessa poczęstuje cukiereczkami, obdarzy najpiękniejszym z uśmiechów. Najwyższy luksus podróżowania, może trochę nudno, ale z drugiej strony, nie każdy lubi szukać guza. Bo na tej trasie o guza nietrudno, chociażby ze względu na samoloty. „Ci z małego lotnictwa" mają do nich zaufanie, zaufanie fachowca do swego narzędzia pracy, chociaż PZL-101 „Gawron" absolutnie nie jest powietrznym statkiem transkontynentalnym. Trochę drzewa, trochę płótna, pomalowane to na żółto, jakieś rusztowanie pod skrzydłami, też takimi gawronimi z kształtu. I trzystukonny silnik. Gdzież tym latawcom do wysmukłych sylwetek nowoczesnych superodrzutowców, połykających kilometry z prędkościami naddźwiękowymi, gdzież im do blasku słońca drgającego w duralowych skrzydłach! Odcisków można się nabawić na dłoni trzymając drążek sterowy, to nie to, co w wielkich statkach powietrznych. Tam, gdy wyjdzie się na trasę — pstryk, włącza się autopilota i można oddać się nader pouczającemu zajęciu gry w brydża. „Ci z małego lotnictwa" trochę się gniewają na tę nazwę, lekceważącą ich i ich pracę, ale poradzić nic nie mogą. Faktycznie, co tu dużo gadać, latają na „Gawronach".

Te sześć tysięcy kilometrów podnosi ich na duchu. Oto podaje im rękę pan Stanisław Skarżyński, ten z afrykańskiego rajdu. Wyczyn naszej jedenastki jest wyczynem podobnej marki, jak jego, chociaż nie jest wyraźnie sportowy, nie czysta chęć pokonywania przestrzeni jest celem. Nie lecą także dookoła Czarnego Lądu, lecz w jego głąb, pod sam równik prawie, nigdy żaden polski samolot nie zapuszczał się w te odludzia, no, z wyjątkiem czasów wojny, ale teraz jest pokój.

Humory więc są znakomite aż do startu.



Odprawa paszportowa i celna. Formalności. Można wsiadać do kabin. Jedenastka kołuje na start. Ostatnie spojrzenie na zabudowania Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego, gdzie uszyto im z płótna te samoloty. Prowadzi Zenek. Tak było ustalone, ponieważ Zenek nie tylko dobrze zna język angielski, ale także dobrze zna procedurę radiowej korespondencji lotniczej w tym języku. Jest odpowiedzialny za ten niezwykły lot. Dziwna i zaskakująca jest jego pierwsza decyzja. Wobec firmy, którą reprezentuje grupa, a także wobec wszelkich organów kontroli nadal pozostaje prowadzącym, chociaż prowadzenie właśnie oddał Januszowi. A Janusz...

Właśnie „Gawron" Janusza nie chce się oderwać od pasa, więc pilot przerywa start.

Gwałtowny podmuch bocznego wiatru i na dziś koniec. „Gawron" Janusza rozłupał się na samym środku pasa lotniska Okęcie, tego znakomitego lotniska zdolnego do przyjęcia wielkich transkontynentalnych odrzutowców. Zbyt krótki pas dla „Gawrona"?

Wracają pod hangar WSK. Wstrzymuje się start grupy do decyzji Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych. Już została powołana komisja. Już pracuje. Wrak „Gawrona" ściągnięty został z pasa, nie można zatrzymywać ruchu na międzynarodowym lotnisku Okęcie.

Pierwsza decyzja przychodzi natychmiast. Ten lotnik, który rozłupał „Gawrona" — nie poleci. Zbyt trudne to dla niego zadanie. Jest to decyzja słuszna, wszyscy się z nią zgadzają. Bo jeżeli tu, w luksusowych bądź co bądź warunkach nie dał sobie rady ze startem, co będzie w afrykańskim buszu? Co będzie na lądowiskach, które uznać można z całą pewnością za teren przypadkowy? Co będzie w klimacie tropiku, który nie sprzyja silnikom?

Musi wejść następny z długiej listy kandydatów. Wchodzi Marliński, który już stracił nadzieję. Zawiadomiony natychmiast o nowej sytuacji, gorączkowo przygotowuje się do lotu. Czasu ma bardzo mało. Grupa musi wystartować jutro. Jest 30 sierpnia. 15 września muszą być na miejscu. Akcja rozpoczyna się 23 września, a jeszcze trzeba organizować bazy, jakoś się zagospodarować w niekorzystnym dla ludzi i sprzętu klimacie, wybrać lotniska operacyjne. Za późno jest już się cofać. Oczywiście można tak zrobić, jak robią Bułgarzy, Czesi, Jugosłowianie i Szwedzi: zapakować „Gawrony" w skrzynie i posłać je drogą morską. Myśmy także tak robili w latach ubiegłych, ale transport trwał trzy miesiące. Teraz, wobec napiętych terminów, jest to luksus nieosiągalny. Nie możemy też zrezygnować z lotu. Kontrakty są podpisane, jeżeli je zerwiemy... Nawet mowy być nie może Musimy wywiązać się z naszej umowy. Musimy to zrobić lepiej od Czechów, Bułgarów, Szwedów, Jugosłowian. Jeżeli się nie wywiążemy, nigdy „Gawrony" ze znakiem SP nie znajdą się nad Nilem, wyprzedzą nas wszyscy, nie wygramy nigdy żadnego kontraktu. A kontrakt, to znaczy zarobek naszego kraju. 85 tysięcy feddanów powierzchni uprawnej, a każdy feddan to 0,44 hektara, opylanych kilkakrotnie, co razem daje około dwóch milionów feddanów. Za każdy — 26 piastrów. Tak trzeba patrzeć na tę urzekającą przygodę nawet wtedy, kiedy się jest tylko lotnikiem, a nie ekonomistą.

Lotnik oczywiście wykonuje to, co mu każą. Lotnik nie podpisuje kontraktów. Jest to sprawa naszej centrali Polmot i podwykonawcy WSK Okęcie. Okazuje się jednak, że lotnik może zerwać kontrakt, jeśli nie doleci na miejsce przeznaczenia.

„Gawrony" więc polecą na tę trasę. Nic więcej stać się nie powinno. Wiatr ucichł nieco, start nie będzie tak uciążliwy jak wczoraj, pomimo że „Gawrony" są przeciążone. Pełen zapas paliwa, sporo bagażu osobistego załóg; ostatecznie to nie wycieczka na majówkę, lecz lot do pracy, kilkumiesięcznej pracy w trudnych warunkach terenowych i klimatycznych. Do tego mechanicy i ich wymagania, więc części zamienne. Skąd wziąć w afrykańskim buszu część, jeśli się zdarzy potrzeba wymiany, a na pewno się zdarzy? Oprócz tego — narzędzia. Oprócz tego — aparatura agro. A „Gawron" ma swoją normę, jego ciężar nie może przekroczyć tysiąca sześciuset sześćdziesięciu kilogramów. Tymczasem wszystkie mają grubo więcej. Dodatkowa trudność w locie.

„Gawrony" polecą mimo wszystko.

Jest 31 sierpnia. Start. Już bez lądowania w Krakowie. Wprost do Wiednia.

Pech nie opuszcza grupy. Startują w dziesiątkę. Jedenasty, Remi Kaleta, musi się wycofać. Trzasnęły amortyzatory już w czasie kołowania. Musi wrócić pod hangar WSK.

Siedzi w kabinie ze słuchawkami na uszach, z włączonym radiem, słucha korespondencji startujących kolegów i wie, że dziś już ich nie dogoni. Czeka go jutro samotny przelot do Wiednia. Tam dołączy. Mechanicy potrzebują trochę czasu na usunięcie awarii, później zapadnie mrok.

Odlecieli. Nie ma dłużej sensu pozostawać pod hangarem. Można wrócić do domu. Przez telefon można się dowiedzieć tyle samo, a może nawet więcej niż przez radio, jeśli się połączy z dyżurnym na „wieży" Okęcia.

Coś się jednak musiało stać Zenkowi. Remi usłyszał jeszcze siedząc na podsłuchu w kabinie, że Zenek znów przekazał prowadzenie. Tym razem Kazikowi. Dlaczego nie prowadzi sam? Dlaczego uchyla się od odpowiedzialności? Trzeba będzie odłożyć na później wyjaśnienie tej kwestii, albo machnąć ręką i nic w ogóle nie wyjaśniać. Ostatecznie nie Remiego to rzecz. Jest jednym z szeregowych lotników w grupie i nie on za nią odpowiada, cóż go mogą obchodzić decyzje prowadzącego, w powietrzu, skoro jego „Gawron" i tak znajduje się w rękach mechaników, a jutro poleci sam. Dopiero od Wiednia podporządkować się będzie musiał decyzjom prowadzącego grupę.

I oto Remi siedzi we własnym domu i gapi się w czarne pudło milczącego telefonu. Umówił się z dyżurnym na „wieży", iż zostanie zawiadomiony o tym, że dziesięciu kolegów przekroczyło granicę polsko-czechosłowacką w wyznaczonym miejscu. Czas pełznie jak żółw, sekundy sączą się jak krew z nosa. Że też jego coś takiego musiało spotkać!

Chłopcy polecieli w pięknym szyku „schody w prawo", taki szyk Remi kiedyś nazywał „prawym pelengiem", wtedy kiedy jako pilot 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" prowadził akrobacyjną czwórkę odrzutowców od pokazów do pokazów, od zawodów do zawodów, niezmiennie wzbudzając zachwyt zebranych na dole tłumów, zmieniał szyk, nie przerywając akrobacji, w przewrocie, niedostrzegalnie dla widzów, schodził nisko prowadząc swą grupę już w innym układzie „grot" lub „romb" i zamykał pętlę gdzieś w zenicie i znów w przewrót... „Mały" lotnik Remi Kaleta stawał się sławny.

Porzucić tę sławę i przesiąść się ze srebrnego i szybkiego jak piorun odrzutowca Mig-21 na „Gawrona"? W główie ci się poplątało, Remi! Dobrze ci więc. Siedź w domu i czekaj na ten telefon.

Dzwonek.

— Tak, Kaleta... Co ty powiesz! Co się stało? Nie dolecieli do granicy?

Wyjaśni się. Wszystko wyjaśni się wieczorem, kiedy się okaże, że Marliński, Domraczek i ten prawnik z Gdańska każdy swoją drogą pofrunął do Krakowa, a reszta wróciła na Okęcie. Też pojedyńczo, też każdy swoją drogą. Piękny szyk „poleng" lub „schody w prawo" rozsypał się w drobny mak jeszcze przed Kielcami, nie dolatując do Gór Świętokrzyskich. Prawie godzinę zajmują lądowania, co jakiś czas inny „Gawron" pojawia się nad Okęciem, gdzieś z południa, ląduje i dołącza do grupy... na stoisku pod hangarem WSK, gdzie już gotowy do lotu z wymienionymi amortyzatorami SP-WAT Kalety znajduje poczesne miejsce. Pogubili się więc całkowicie lotnicy jeszcze w ojczyźnie. Bardzo piękna historia.

Zdjęcie: St. Jasko (4)

Nie podoba się Zenkowi stary, wypróbowany system omawiania błędów, wnioskowania na ich podstawie, poszukiwania lepszych rozwiązań. Gniewa to Kaletę, gniewa i innych przywykłych do wojskowego trybu postępowania w niepowodzeniach lotniczych. Mimo to — wszyscy jakby wody w usta nabrali. Nikt nie dopomina się omówienia tego fatalnego początku przelotu, już teraz każdy wie, że Zenek kieruje grupą niezbyt dobrze. Może nie czuje się na siłach prowadzić „Gawrony" na tak daleką trasę? Dlaczego tego nie powie uczciwie i po prostu? No, bo gdyby było inaczej, mając wczorajsze trudne doświadczenie z „Gawronem" rozbitym na starcie nie przekazałby prowadzenia Kazikowi. A jednak zrobił to.

Brak jest także interwencji z zewnątrz i to jest niezrozumiałe. Może dlatego, że za późno jest organizować grupę od nowa, bawełna nad Nilem nie czeka, wołek bawełniany pleni się na plantacjach, czas pili, nie ma już mowy o transporcie morskim. Grupa musi dolecieć, musi wystartować jutro. Nic nie obchodzi afrykańskiego plantatora, który podpisał kontrakt z Polską, że gdzieś nad Górami Świętokrzyskimi, o których nigdy nie słyszał, dolna podstawa chmur obniżyła się do minimum, że chmury otuliły górskie szczyty i weszły w przełęcze, nic nie obchodzą niebezpieczeństwa przelotu. „Gawrony" mają się znaleźć na lądowiskach operacyjnych w ustalonym czasie i w ustalonej ilości, ostatecznie nie tylko Polacy dysponują samolotami agro i pilotami, którzy potrafią opylać plantacje. A że prowadzący, którego wyznaczył Zenek, wprowadził grupę w chmury? Czyżby zapomniał, co się wtedy stać z grupą może? Przecież musiała się rozsypać. W jaki cudowny sposób dziesiątka przeciążonych samolotów miała się utrzymać w szyku bez widzialności zewnętrznej. Gdzie jest sąsiad z prawej, gdzie sąsiad z lewej? Jeszcze chwila, jeden trzask skrzydła o skrzydło i z dziesięciu robi się osiem, z ośmiu — sześć...

Że z bałaganu tego grupa wyszła cało, że nikt nikogo skrzydłem nie trącił, że jakoś zdołali powrócić na lotnisko startu, z wyjątkiem tych trzech, którzy dolecieli do Krakowa — to i tak szczęście. Ale i wstyd zarazem. Przegrany jest pierwszy mecz naszej reprezentacyjnej jedenastki, jeszcze przed wyjściem w pole. A ten mecz może być drogi i to drogi w szeleszczącej walucie: nie o punkty ani sławę sportową gra się, toczy, lecz o pieniądze dla naszego kraju, o stosunki ze światem arabskim, o miejsce na międzynarodowym rynku usług lotniczych, o cenę bawełny na giełdach, tego podstawowego na świecie surowca włókienniczego. A także o wartości polityczne w pewnym sensie; bądź co bądź na Bliskim Wschodzie toczy się wojna. Nie trzeba tego wyjaśniać lotnikom, którzy z odrzutowca przesiedli się na „Gawrony".

To, że humory nie dopisują — jest zrozumiałe. Ale kampania o sudańską bawełnę jeszcze nie jest przegrana. Jutro znów start. Przestudiować dokładnie komunikat meteorologiczny, ułożyć samoloty znów w szyk „schody w prawo" i — kurs na południe, do Wiednia.

Milczący i apatyczni, bez dodatkowych wzruszeń, poddają się odprawie celno-paszportowej. Poprowadzi jednak Zenek.

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

GUSTAW ANDRZEJ MOKRZYCKI

URODZIŁ się 1 X.1894 r. we Lwowie, gdzie ukończył szkołę średnią i w wieku lat szesnastu uzyskał maturę. Następnie rozpoczął studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Lwowskiej. Studia przerwała pierwsza wojna światowa. Mokrzycki został powołany w szeregi armii austriackiej, ukończył szkołę oficerską i ochotniczo rozpoczął 1.XI.1915 r. kurs obserwatorów Lotniczej Szkoły Oficerskiej w Wiener-Neustadt. Na kursie tym rozpoczynało karierę lotniczą wielu Polaków, m. in. późniejsi znani piloci Bastyr i Stec.

W listopadzie 1918 r. por. Mokrzycki wstąpił do Lotnictwa Polskiego. Odkomenderowany na studia, skończył politechnikę i został skierowany na roczną specjalizację lotniczą do Francji w Ecole Superieure d'Aeronautique. Równolegle z zajęciami szkolnymi rozpoczął pracę badawczą w dziedzinie tarcia wewnętrznego chmur i mgły. Praktykował w College de France u znanego prof. L. Brillouin. Po powrocie z Paryża otrzymał przydział do Wydziału Technicznego Departamentu Lotnictwa. Następnie został pierwszym dowódcą i organizatorem Szkoły Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy.

W 1924 r. Mokrzycki odszedł na własną prośbę (w stopniu majora) z czynnej służby wojskowej i objął stanowisko dyrektora technicznego fabryki „Samolot" w Poznaniu, gdzie budowano z licencji francuskiej samoloty podstawowego wyszkolenia typu Hanriot. W fabryce tej wprowadził do produkcji naukową organizację pracy. Jednocześnie — prowadził zlecone wykłady z lotnictwa na Uniwersytecie Poznańskim i pracował naukowo w laboratorium fizycznym prof. Pęczalskiego.

W roku 1926 przeniósł się z Poznania do Warszawy i objął wykłady z lotnictwa w Politechnice Warszawskiej. W rok później władze wojskowe zaproponowały inż. Mokrzyckiemu objęcie stanowiska naczelnego dyrektora Państwowych Zakładów, a Politechnika Warszawska objęcie Katedry Budowy Płatowców i Mechaniki Lotu. Mokrzycki wybrał profesurę, odstępując fabrykę inż. Rumbowiczowi.

„Na Politechnice Warszawskiej — wspominał profesor — włożyłem całą duszę w mych studentów. Żyłem z nimi blisko, zapraszałem do domu, traktowałem jak młodych kolegów, co wówczas było raczej rzadkością wśród profesorów. Miałem też zaszczyt mieć takich studentów lub asystentów jak Rogalski, Wigura, Drzewiecki, Wędrychowski.

Również całą młodszą generację, jak Bukowski, Dulęba, Janik, Wysocki, Brzoska, Stępniewski". Prócz pracy na Politechnice Warszawskiej Mokrzycki prowadził wykłady we Lwowie, dojeżdżając tam co miesiąc na kilka dni (asystenci inż. inż. Stanisław Rogalski i Wiesław Stępniewski). Tematem nadprogramowym profesora była astronautyka z naukowym podłożem mechaniki nieba.

Z kolei prof. Mokrzycki został powołany na stanowisko dyrektora Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa. Jak powiedział: „Włożyłem dużo pracy, aby ten urząd wojskowy przekształcić w placówkę naukową, zajmującą pierwsze miejsce na arenie międzynarodowej. Oddzieliłem rutynę dnia codziennego, potrzebnego dla wojska, od pracy twórczej, naukowej. Zaprosiłem jako doradców profesorów Witoszyńskiego, Hubera, Wolfkego. Prof. Wolfke nadzorował próby z rakietami na płynne paliwo. Poza tym zaangażowałem młodych ludzi do prowadzenia twórczych badań w różnych dziedzinach".

Po odejściu — na skutek konfliktu z oficjalnymi czynnikami — z IBTL, Mokrzycki rozpoczął studia nad latającym skrzydłem (bezogonowcem). Prace w zakresie obliczeń i konstrukcji bezogonowca wykonał (wraz z asystentem inż. Wacławem Zarembą) w Katedrze Mechaniki Lotu i Budowy Płatowców Politechniki Warszawskiej. Państwowe Zakłady Lotnicze dały prototypowi nazwę firmy (PZL-22) oraz podjęły się budowy. Koszty poniosła Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Według artykułu inż. Zaremby w „Technice Lotniczej", czynniki nadrzędne nie dopuściły do prób w powietrzu, według innej wersji (pracowników PZL) „latające skrzydło" miało być oblatywane ale nie zdołało wystartować. Sylwetka samolotu PZL-22, fotografia i krótki opis zostały zamieszczone w „Skrzydlatej Polsce" nr 9 z 1963 r.

Ostatnie przedwojenne prace badawcze przeprowadzał profesor w ramach Wojskowego Instytutu Uzbrojenia. Na poligonie w Rembertowie wykonywał próby z pociskami balistycznymi (armatnimi) napędzanymi silnikami rakietowymi. W ówczesnych czasach była to działalność pionierska. Prof. Mokrzycki opuścił Polskę we wrześniu 1939 r., na rozkaz nakazujący ewakuację specjalistów lotniczych, po czym po wojnie osiadł w Kanadzie, gdzie w dalszym ciągu pracuje naukowo.

Drukowane prace Mokrzyckiego zawierają bardzo szeroki wachlarz zainteresowań i możliwości pisarskich. Prócz kilku książek popularnych o lotnictwie, napisanych językiem przystępnym, nieledwie dla zupełnych laików, ma też w swym dorobku ok. 60 specjalistycznych dzieł ściśle naukowych, tłumaczonych na języki obce (9 wyróżnionych prac zostało wydrukowane po francusku w COMPTES RENDU DE L'ACADEMIE DE SCIENCES).

J. Kędz.

DASSAULT MD-320 „HIRONDELLE”

FRANCUSKA wytwórnia lotnicza, znana z myśliwców „Mirage”, produkuje również samoloty służbowe i małej komunikacji, np. „Mystere-20/Falcon” (opisywany już w „SP”). Niemal wszystkie aktualnie produkowane samoloty Dassault mają napęd odrzutowy, wyjątek stanowi samolot MD-320 „Hirondelle” (Jaskółka). Jest to niewielki, zgrabny samolot wyposażony w dwa silniki turbośmigłowe. Może on być dostarczany w wersji służbowej (6 osób), w wersji pasażerskiej (8 — 14 pasażerów) lub w wersji transportowej. Istnieje również wersja sanitarna (3 nosze i 2 sanitariuszy). Prototyp „Hirondelle” został oblatany 11.IX.1968 r.

„Hirondelle” jest dwusilnikowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji metalowej. Skrzydła o profilu NACA. Konstrukcja dźwigarowo-kesonowa typu „fail-safe”. Klapy „krokodyle”. Lotki klasyczne. Krawędź natarcia jest odladzana termicznie. Kadłub półskorupowy „fail-safe” o przekroju kołowym i średnicy 1,82 m. Załoga liczy 2 — 3 osoby. W ciśnieniowej i klimatyzowanej kabinie można umieścić 8 — 12 foteli w normalnym układzie lub 14 „twarzami do siebie” w wersji zagęszczonej. Bagażnik w dziobie kadłuba. Wejście przez drzwi z lewej strony. Drzwi wbudowane są w klapę załadunkową, używaną w wersji transportowej. Podwozie chowane, trójkołowe, z kołem przednim. Golenie główne (zamienne), chowają się w skrzydła. Koła o niskim ciśnieniu (4 atm.) umożliwiają działanie z lotnisk gruntowych.

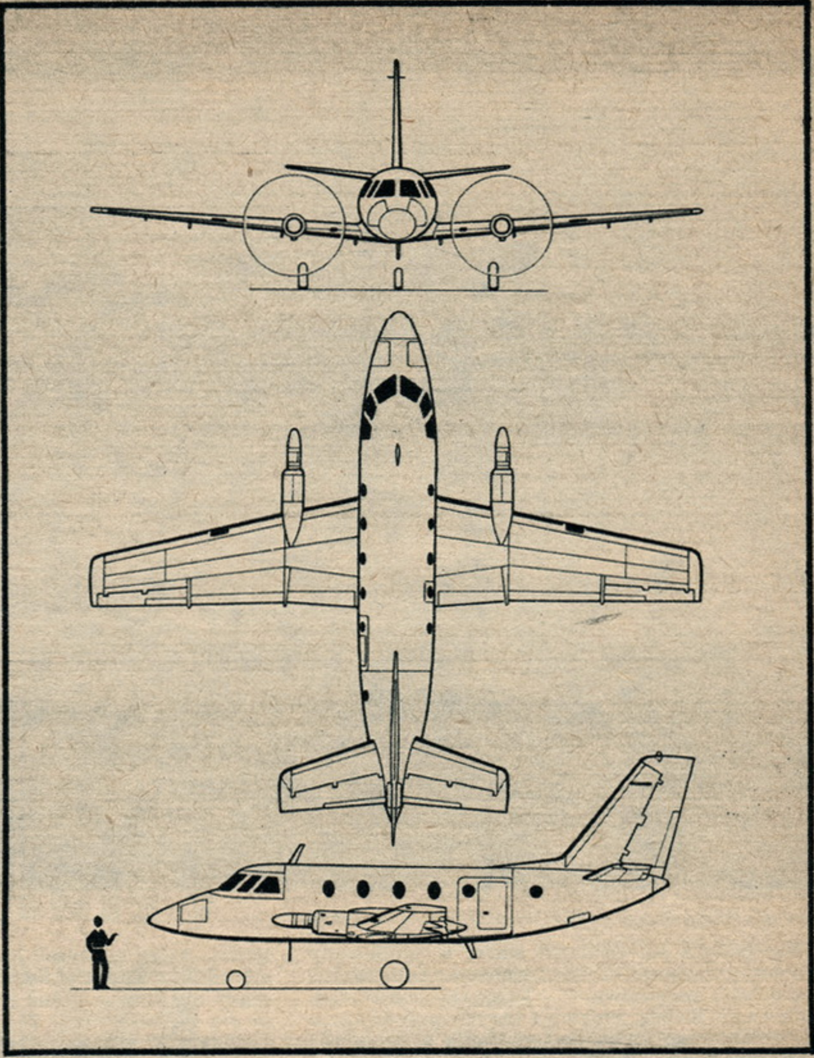
Napęd samolotu stanowią dwa silniki turbośmigłowe Turbomeca „Astazou-XIVD” o mocy 920 KM każdy. Śmigła przestawialne, trójłopatowe, o średnicy 2,44 m. Pojemność skrzydłowych zbiorników paliwa wynosi łącznie 1 750 l. (J.S.)

DANE TECHNICZNE

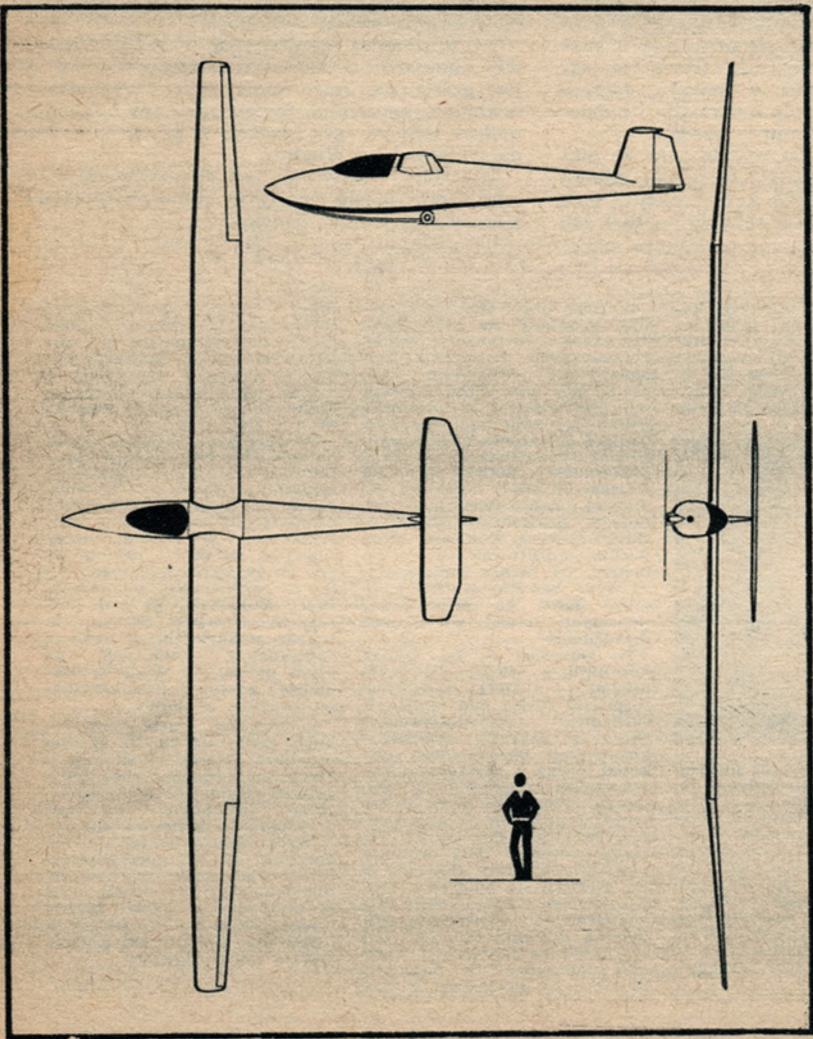
Wymiary: Rozpiętość — 14,55 m, długość — 12,25 m, pow. nośna — 27,00 m², pojemność kabiny — 20,0 m³.

Ciężary: Ciężar własny — 3 240 do 3 500 kg, ładunek handlowy — 540 do 1 400 kg, ciężar całkowity (max.) — 5 400 kg.

Osiągi: Prędkość przelotowa (max.) — 520 km/h, czas wznoszenia na 6 000 m — 13 min, pułap — 9 400 m, pułap na 1 silniku 5 000 m, start na 15 m (5 000 kg) — 750 m, lądowanie znad 15 m (4 400 kg) — 650 m, zasięg (450 km/h) — 3 100 km, zasięg (500 km/h) — 2 000 km.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



BEATTY JOHL BJ-2

STOSUNKOWO mało informacji dociera do nas o konstrukcjach szybowcowych z Afryki, jakkolwiek istniejące tam duże przestrzenie powinny stanowić przesłanki do rozwoju szybownictwa wyczynowego. W ostatnich SMS w Marfie w 1970 r. uczestniczyły w klasie otwartej dwa szybowce typu BJ-4. Typ ten jest rozwinięciem poprzednich typów BJ-3 i BJ-2, których konstruktorem jest Peat Beatty z RPA. Protoplastą „rodziny” jest szybowiec wyczynowy klasy otwartej BJ-2, zbudowany i oblatany w 1963 r. Jest to jednomiejscowy wolnonośny grzbietopłat konstrukcji drewnianej.

Trójdzielne skrzydła o obrysie prostokątno-trapezowym mają wznios tylko w częściach skrajnych. Profil laminarny. Konstrukcja jednodźwigarowa z kesonem noskowym, kryta sklejką. Urządzenia supernośne mają postać klap poszerzaczy (Fowler) wysuwających się do tyłu po specjalnych prowadnicach, przy czym specjalna klapka wygładza profil główny po odsunięciu klap. Lotki na częściach skrajnych kryte sklejką. Brak hamulców aerodynamicznych na skrzydle.

Kadłub o przekroju owalnym i prostych liniach, konstrukcji półskorupowej, kryty sklejką. Kabina pilota osłonięta jednoczęściową owiewką z pleksi. Kabina jest wyposażona w instalację tlenową.

Usterzenie w układzie T. Płytowe usterzenie wysokości o obrysie prostokątno trapezowym, osadzone na szczycie statecznika pionowego. Usterzenie pionowe odznacza się małym wydłużeniem. Ster kierunku kryty sklejką. Podwozie składa się z chowanego koła i również chowanej płozy przedniej, służącej do hamowania dobiegu. Jako hamulce aerodynamiczne służą dwa spadochrony umieszczone na ogonie, które mogą być użyte razem lub oddzielnie i odcięte w razie konieczności.

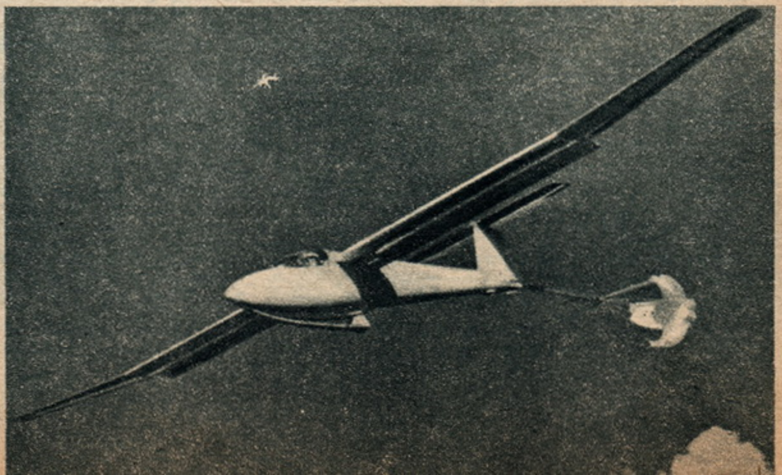
Szybowiec BJ-2 odznacza się dobrą charakterystyką wznoszenia. Jest on dopuszczony do lotów w chmurach. (J.S.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 15,24 m, długość — 7,03 m, wysokość — 0,96, pow. nośna — 11,75 m² (z wychylonymi klapami — 14,05 m²).

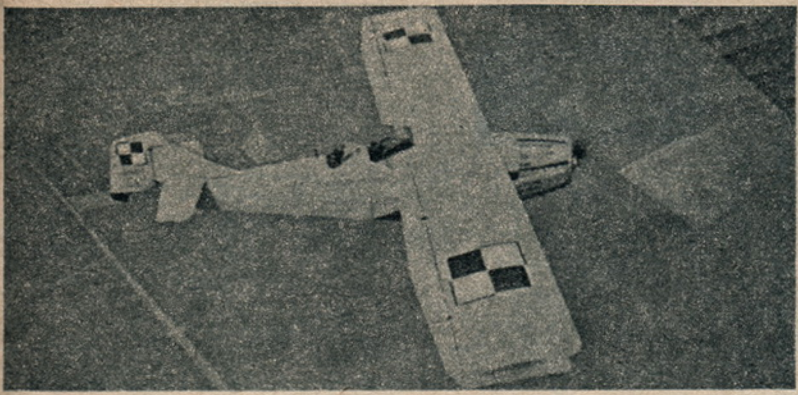
Ciężary: Ciężar własny — 292 kg, ciężar całkowity — 380 kg.

Osiągi: Doskonałość max. — 36 przy prędkości 110 km/h, opadanie min. — 0,7 m/s przy prędkości — 82 km h, prędkość min. (bez klap) — 66 km/h, (klapy — 53 km/h), prędkość dopuszczalna — 236 km/h, prędkość holowania (max.) — 150 km/h



SAMOLOTY W LOTNICTWIE POLSKIM

AMIOT-123



ZAPOCZĄTKOWANE po I wojnie światowej próby przelotu nad Atlantykiem i walka o uzyskanie tytułu „Zwycięzcy Atlantyku" toczyła się przez kilka lat ze zmiennym szczęściem. Próby przelotu z Ameryki do Europy, zakończonej powodzeniem, nie można było przez te lata powtórzyć w kierunku odwrotnym — z Europy na kontynent amerykański. W kierunku zachodnim mimo licznych wysiłków przelotu Atlantyk pozostawał nie zdobyty. W 1928 r. irlandzko-niemieckiej załodze udało się dolecieć do jednej z wysp leżącej o kilkaset kilometrów od wybrzeży amerykańskich.

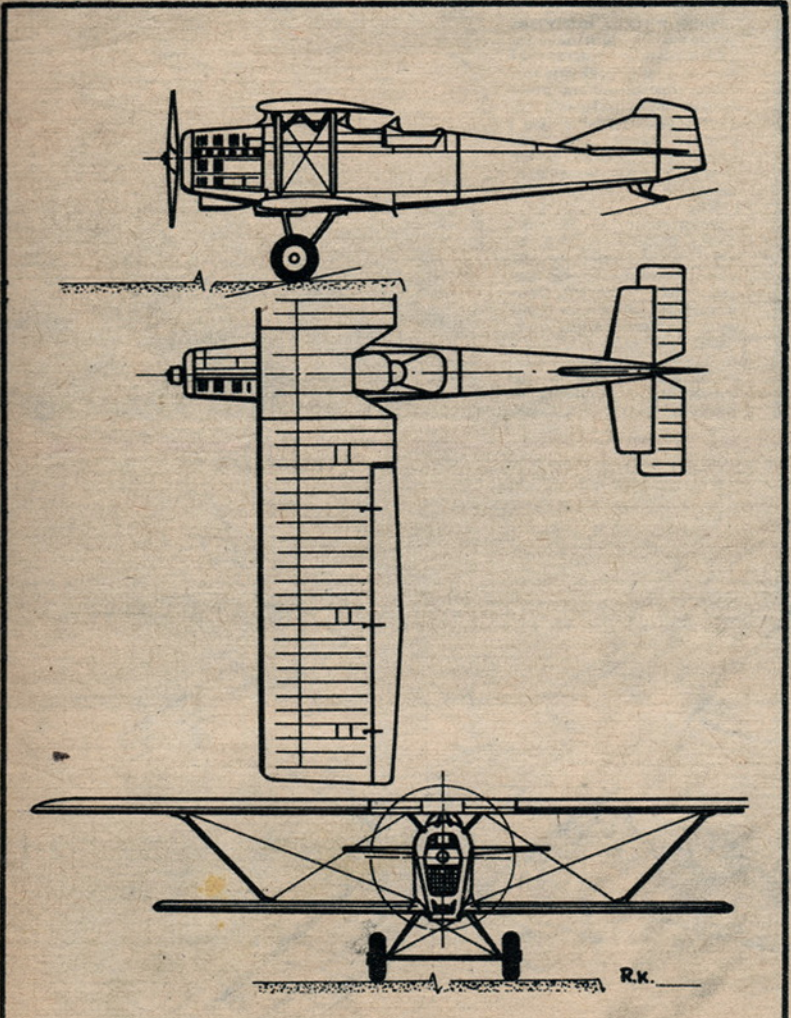
W tymże samym roku na nie zdobytą pozycję przypuścili szturm Polacy, podejmując — jako siedemnasta z kolei załoga — próbę lotu do wybrzeży Ameryki Północnej. Start nastąpił dnia 3 sierpnia 1928 r. z paryskiego lotniska Le Bourget. Załoga w składzie: mjr pil. L. Idzikowski i nawigator mjr K. Kubala leciała na samolocie produkcji francuskiej typu S. E. C. M. Amiot-123. Po kilku godzinach lotu defekt silnika zmusił załogę do zawrócenia z połowy drogi. Kierując uszkodzoną maszynę ku wybrzeżom Portugalii, wobec krytycznej sytuacji, mjr Idzikowski woduje na Atlantyku szczęśliwie w pobliżu płynącego niemieckiego statku handlowego „Samos". Statek ten podjął pilotów i samolot na pokład. Dnia 13 lipca 1929 r. załoga w tym samym składzie, ponownie na samolocie Amiot-123 ponowiła próbę skoku przez Atlantyk. I tym razem defekt silnika zmusza załogę ponownie do zawrócenia i przymusowego lądowania na skalistym wybrzeżu wyspy Graziosa (archipelag Wysp Azorskich). W czasie lądowania samolot ulega rozbiciu i eksploduje. W jego szczątkach zginął mjr Idzikowski. Zwłoki sprowadzono do kraju i pochowano z honorami na cmentarzu Powązki w Warszawie.

Amiot-123 był jednosilnikowym, dwumiejscowym, rozpoznawczo-bombardującym dwupłatem francuskich zakładów S. E. C. M. Amiot. Konstrukcja samolotu mieszana. Napęd silnikiem Lorraine Orion o mocy 700 KM, chłodzonym cieczą. Śmigło nastawne, dwułopatowe. Wersja wojskowa uzbrojona w 4 k. masz. kal. 7,62 mm i 590 kg bomb.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 20,10 m, długość — 13,55 m, wysokość — 4,48 m, pow. nośna — 65 m².
Ciężary: Ciężar własny — 2650 kg, ciężar całkowity — 4300 kg.
Osiągi: Prędkość max. — 220 km/h, prędkość przelotowa — 192 km/h, prędkość min. — 70 km/h, pułap — 6500 m, zasięg — 700 km.

RYSZARD KACZKOWSKI



MAŁA ENCYKLOPEDIA

PRAWO PRZEDRUKU ZASTRZEŻONE

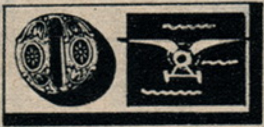
„REPULES" (lotnictwo), węgierski miesięcznik lotniczy, podejmujący także tematykę astronautyczną; założony w 1947. Wydawnictwa związku sportów obronnych (MHS), redakcja w Budapeszcie. Format A-4, str. 18 + 4 okł., cena egz. 4 forinty. Indeks: 25735. (y)

MEDAL WIELKI ZŁOTY FAI, najwyższe odznaczenie Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI); ustanowione przez FAI w 1925; nadawane corocznie osobie szczególnie zasłużonej dla lotnictwa światowego, w ostatnich latach także w dziedzinie astronautyki; może być przyznawane za wybitny wyczyn lotniczy, kosmiczny lub za całokształt osiągnięć w lotnictwie lub astronautyce. Medal na wniosek Rady FAI przyznaje konferencja generalna Federacji, na której jest on uroczyście wręczany. (yy)

SPADOCHRON HAMUJĄCY, urządzenie zmniejszające prędkość lotu lub dobiegu po przyziemieniu samolotu lub szybowca. Umieszczony w ogonowej części kadłuba, działa po otwarciu jak hamulec aerodynamiczny. Składa się z czaszy taśmowej lub wstążkowej, linek nośnych, liny prowadzącej, pokrowca oraz urządzenia otwierającego i zamykającego. Stosuje się także do hamowania samochodów wyścigowych, łodzi motorowych i okrętów. (m)

WYSTAWA LOTNICZA, czasowe wyłożenie, przedstawienie, ekspozycja w zamkniętym pomieszczeniu lub na odkrytym wyznaczonym terenie, dla celów propagandowych lub handlowych: sprzętu lotniczego (statków powietrznych), pomocniczego sprzętu lotniczego, wyrobów przemysłu pracującego dla potrzeb lotnictwa, modeli i makiet statków powietrznych, różnego rodzaju zbiorów o treści lotniczej (np. medali, plakietek, pucharów, dyplomów, nagród, wycinków, znaczków, fotografii, archiwalii, książek itp.). W.l. może być lokalna, regionalna krajowa lub międzynarodowa, w zależności od przeznaczenia i jej zasięgu oddziaływania. Wstęp na w.l. może być wolny lub za opłatą. (yy)

NOWKUŃSKI Stanisław (ur. 1903, zm. 1936), inż. absolwent Politechniki Warszawskiej, wybitny polski konstruktor silników lotniczych. 1928–1936 pracował w Skodzie i PZL – Wytwórnia Silników w Warszawie. Skonstruował silniki: 5-cylindrowy gwiazdowy „Czarny Piotruś" G-594 o mocy 100 KM (1928–1931); rzędowy „Mors I" G-1620A o mocy 380 KM (1932); „Mors II" G-1620B o mocy 420 KM (1934); 9-cylindrowy gwiazdowy GR-766-280, z reduktorem, o mocy 305 KM (1933–1934), do samolotów RWD–9, które zajęły 1 i 2 miejsce w Challenge'u 1934 w Warszawie; zakończone projekty silnika GJ-620 i GJ-620 bis (1934). Odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi. Zginął podczas wspinaczki w Tatrach. (y)



OSŁONA KABINY PILOTA (niewłaściwa nazwa – limuzyna, kopułka), przezroczysta obudowa ze szkła organicznego zabezpieczająca załogę przed strugami powietrza, wpływem warunków atmosferycznych; zapewnia dobrą widzialność. Składa się z 3 części: przedniej – wiatrochronu; środkowej – zdejmowanej, przesuwanej, otwieranej, odrzucanej; tylnej – jedynie w niektórych typach maszyn. (m)

ZZTiD, skrót Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców, do którego należą m.in.: pracownicy lotnictwa cywilnego: sportowego (Aeroklubu PRL) i komunikacyjnego (PLL LOT i Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych), ok. 300 tys. członków; przewodniczący Zarządu Głównego – mgr Eugeniusz Końka (wybrany 1971, uprzednio 10 lat wiceprzewodniczący). Organ prasowy – tygodnik „Transport i Drogi", ukazuje się w Warszawie. (yy)

BYŁY SZPIEG

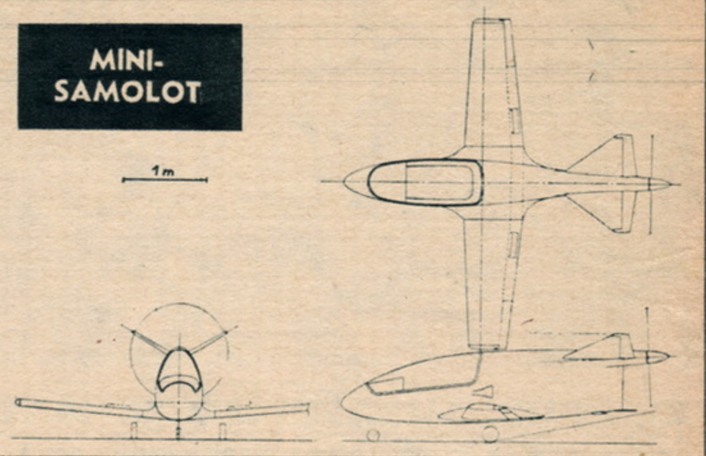
Po raz pierwszy opublikowane zdjęcie jednego z dwóch „ex-szpiegowskich samolotów U-2", które zostały odkupione przez NASA od amerykańskiego lotnictwa wojskowego do celów wykrywania z powietrza bogactw naturalnych Ziemi.

NOWE WIATRAKOWCE

Na tegorocznym Salonie Paryskim pokazano dwa typy nowych wiatrakowców. Były to dwa brytyjskie jednomiejscowe Campbell „Crickety" (zdjęcie dolne), które przebyły kanał La Manche na wysokości 350 m z prędkością 100 km/h. Mogą służyć do zabiegów agrolotniczych. Obok z prawej: Piloci „Cricketów", Curzon i Metcalfe.

Zaś Raboyt D-2 (zdjęcie górne), to dwumiejscowy wiatrakowiec francuski wykonany z tworzyw sztucznych.

MINI-SAMOLOT



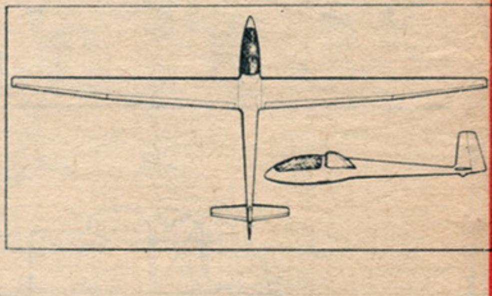
Znany konstruktor samolotów popularnych Jim Bede opracował 1-miejscowy mini-samolot BD—5A „Micro". Samolot ten może być budowany w wersjach z silnikami dwusuwowymi o mocy 28 i 32 KM oraz czterosuwowym o mocy 70 KM i rozwijać prędkość (dane obliczeniowe) 290—434 km/h. Samolot jest przewidziany do budowy amatorskiej z zestawu części produkcji fabrycznej. Zużycie paliwa ma wynosić 8,2 kg/h (11,57 l/h) dla silnika o mocy 32 KM, 4,2 kg/h dla silnika 28 KM i 13,7 kg/h dla silnika 70 KM. Zwraca uwagę układ ze śmigłem pchającym. Max. dopuszczalne przeciążenia: plus-minus 7,5 do 12,5 g.

BD-5A „Micro" (32 KM). Rozpiętość — 4,12 m, długość — 4.06 m, wysokość — 1,16 m, pow. nośna — 2,54 m kw., wydłużenie — 6,7. Ciężar własny — 95 kg, paliwo — 26 kg, pilot — 75 kg, bagaż — 8 kg, ciężar całkowity — 204 kg. Prędkość max. (0 m) — 346 km/h, przelotowa (2 300 m) — 330 km/h, przeciągnięcia — 92 km/h, wznoszenie — 6,1 m/s, zasięg — 1 050 km. Rozbieg i dobieg — 137 m.

BD-5A (70 KM). Wymiary — jak „Micro". Ciężar własny — 106 kg, paliwo — 40 kg, pilot — 75 kg, bagaż — 5 kg, ciężar całkowity — 226 kg. Prędkość max. (0 m) — 434 km/h, przelotowa (2 300 m) — 396 km/h, wznoszenie — 12,7 m/s, zasięg — 1 200 km. Rozbieg — 92 m, dobieg — 152 m.

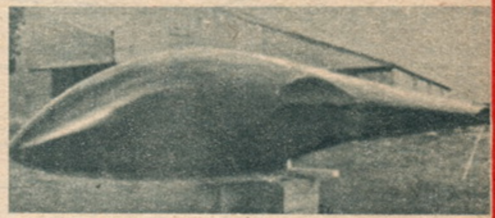
BD-5B (28 KM). Rozpiętość — 5,95 m, długość — 4,06 m, wysokość — 1,16 m, pow. nośna — 3,32 m kw., wydłużenie — 10,6. Ciężar własny — 103 kg, paliwo — 26 kg, pilot — 75 kg, bagaż — 4 kg, ciężar całkowity — 208 kg. Prędkość max., (0 m) — 290 km/h przelotowa (2 300 m) — 258 km/h, przeciągnięcia — 80 km/h, wznoszenie — 4,7 m/s, zasięg — 1 500 km. Rozbieg i dobieg — 137 m.

SZYBOWIEC ZAPROJEKTOWANY PRZEZ KOMPUTER



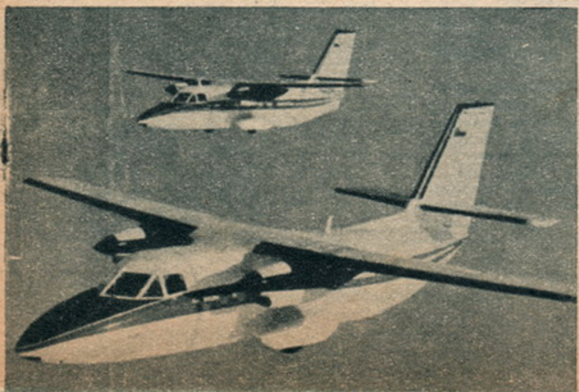
Najnowszy brytyjski szybowiec laminatowy „Torva-Sport" otrzymał kadłub zaprojektowany przez komputer na podstawie optymalizacji 48 parametrów. Jest to szybowiec klasy standard, który uwzględnia nowe przepisy FAI, jakie mają wejść w życie w 1974 roku.

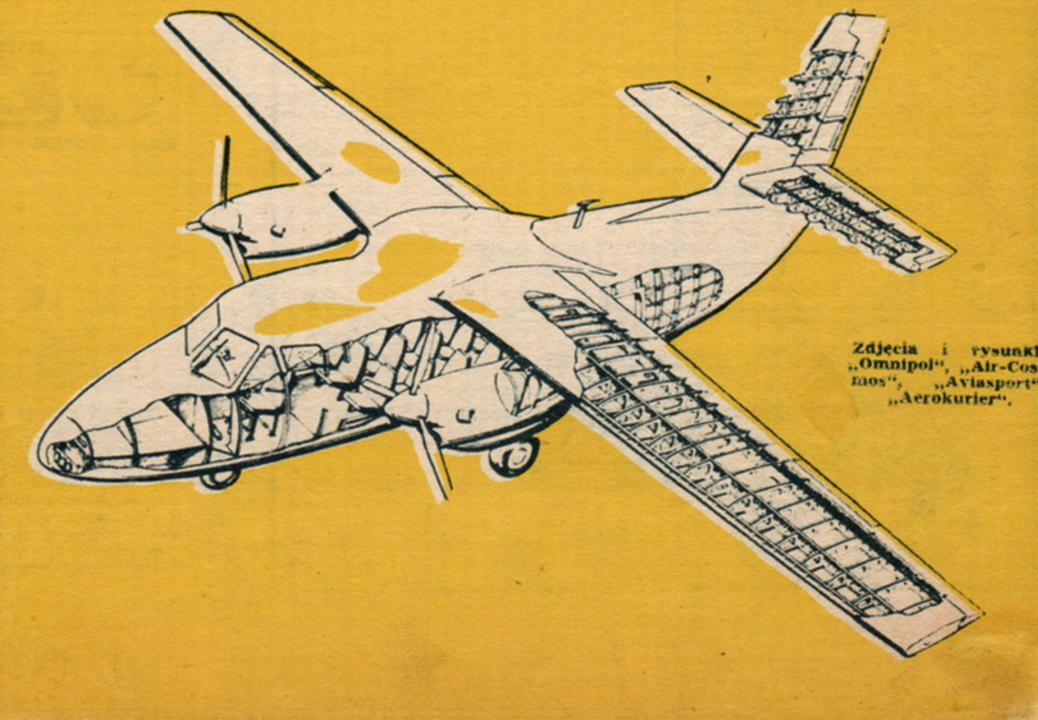
Rozpiętość — 15,0 m, pow. nośna — 11,3 m kw., wydłużenie — 20. Ciężar własny — 215 kg, całkowity — 317 kg. Doskonałość max. — 36,5 przy 83 km/h, min. opadanie — 0,56 m/s przy 65 km/h, prędkość min. — 55 km/h, max. — 200 km/h, min. opadanie — przy 100 km/h — 0,9 m/s.



MIKROBUS POWIETRZNY

Przekrój perspektywiczny przedstawia nowy czechosłowacki samolot pasażerski i dyspozycyjny L-410 „Turbolet", wyposażony w 2 silniki turbośmigłowe o mocy 715—736 KM każdy. Samolot zabiera 2 pilotów i 8—20 pasażerów lub do 1 853 kg ładunku. Jest przeznaczony do obsługi tras krótkich do 600 km. Zasięg max. — 1 140 km. Prędkość przelotowa max. (3 000 m) — 380 km/h. Samolot L-410 był demonstrowany w br. w Warszawie, o czym pisaliśmy w „SP".





Zdjęcia i rysunki: „Omnipol", „Air-Cosmos", „Aviasport", „Aerokurier".

LOT NOWINY

POLSKIE LINIE LOTNICZE LOT

NR 115 ● SIERPIEŃ 1971

DELEGACJA „LOTU" Z WIZYTĄ U PREMIERA

Przedstawiciele załogi Polskich Linii Lotniczych LOT złożyli ostatnio wizytę Prezesowi Rady Ministrów PRL, Piotrowi Jaroszewiczowi. Na naszym zdjęciu — kapitan PLL LOT Włodzimierz Sułecki w towarzystwie stewardessy Lidii Dziewolskiej wręcza Premierowi model transkontynentalnego samolotu Ił-62 w barwach LOT-u.

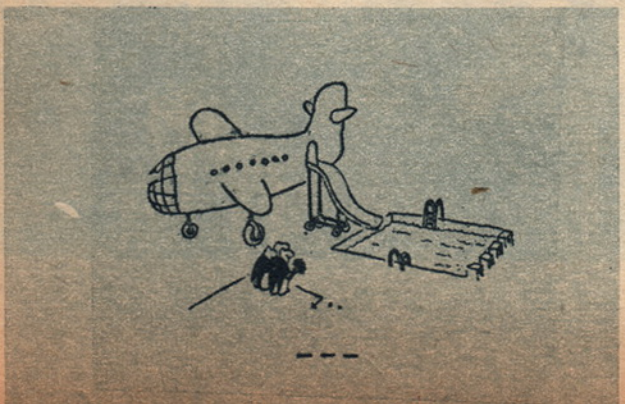
Wizyta najnowszych radzieckich samolotów na Okęciu wzbudziła ogromne zainteresowanie. Samolot Tu-144 był masowo oglądany i fotografowany. Na naszym zdjęciu jego pilot E. Eljan tuż przed odlotem do Moskwy otrzymuje upominki od dyrektora naczelnego PLL LOT mgr. inż. W. Wilanowskiego.

Przed odlotem do Helsinek minister Komunikacji inż. Mieczysław Zajfryd wita się z kapitanem.

Halina Kunicka (na zdjęciu z prawej) lansując „Piosenki na każdą okazję" ubrała się nawet w lotniczy mundur. A drugie zdjęcie (wyżej) z Opola nawiązuje do LOTOWSKIEJ tam obecności...

●

Nie jest jeszcze tak dobrze jak na naszym rysuneczku, ale stale wzrastający ruch pasażerski spowodował konieczność uruchomienia dodatkowych lotów, zwłaszcza na trasach do Gdańska i Koszalina. Ponieważ samolotów — niestety — nie ma zbyt wiele, Oddział PLL LOT w Katowicach podjął nawet próby organizowania dodatkowych lotów nocnych na Wybrzeże.



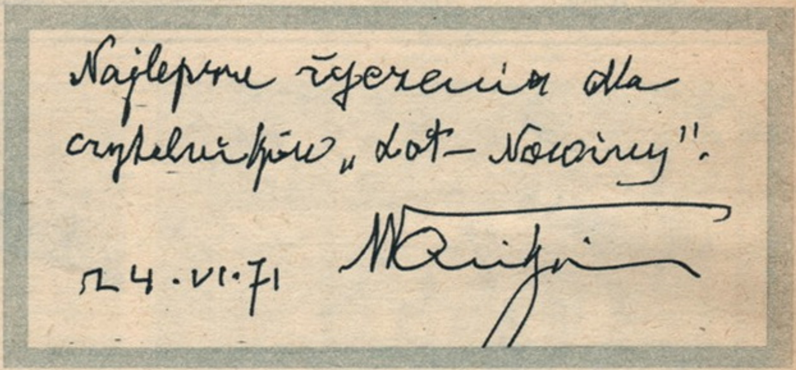
Lotem blisko!

Melchiorowi Wańkowiczowi serdeczne gratulacje składa dyrektor handlowy PLL LOT Magnus Hedemann.

NAWET w najśmielszych przewidywaniach nie przypuszczaliśmy, że nasz konkurs na hasło reklamowe LOTU spotka się z tak szerokim odzewem. Dzień po dniu do redakcji „Życia Warszawy" — współorganizatora konkursu — listonosz dźwigał stosy listów i kartek. Według naszych obliczeń na konkurs nadesłano ponad 5 tysięcy haseł. Przysyłali je ludzie młodzi i starsi, całe kolektywy, a także małżeńskie pary, z kraju i z zagranicy. Doniesiono nam również, że wiele haseł powstało w wyniku familijnej narady, nawet z udziałem przyjaciół domu — kota i psa. Niektórzy autorzy — bardzo skromni i niepewni — pisali samokrytycznie o swoich płodach ducha i umysłu („że to nic nie warte, i że lepiej zaraz wrzucić do kosza"). Ale były i stanowiska krańcowo inne. Jeden z autorów napisał np. wręcz, że „jest przekonany, że spotka go zaszczyt **wygranego**"!

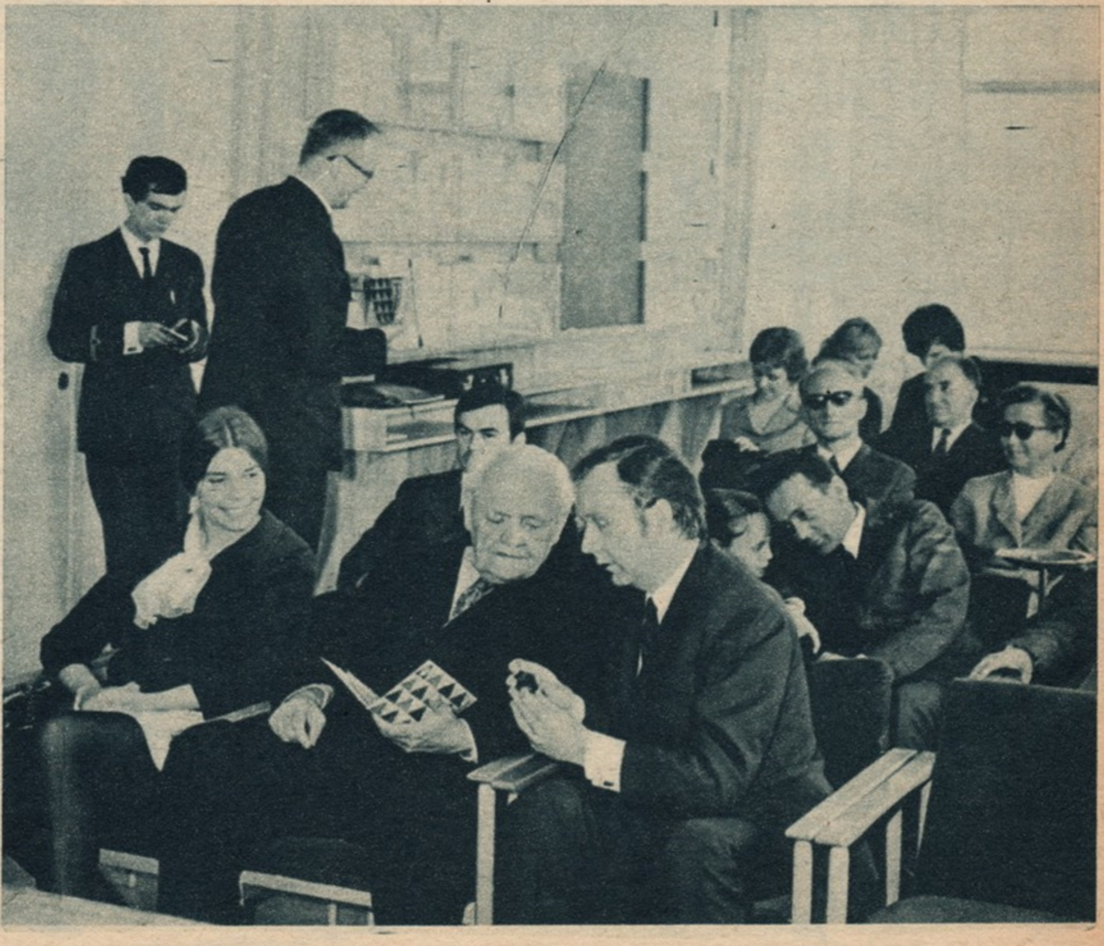
Generalnie — przeważała twórczość rymowana, minimum dwuwierszowa; ale były i utwory większe (z poematem włącznie). Inny znów z autorów składał redakcji propozycję stałej współpracy, nie wiedząc widocznie, że pisze z poważnymi błędami ortograficznymi. Było

W pięknym przemówieniu M



Wyżej — znany publicysta Tomasz Pobóg-Malinowski, którego angielskie hasło zdobyło tak wysokie uznanie jury.

Z lewej — jeden z laureatów przyszedł na wręczenie nagród z córeczką.



1. ...ńkowicz mówił m. in. o samolotach, dzięki którym czujemy „bliskość świata".

...kże całe mnóstwo utworów nieco po...esznych, ale nie miejsce na ich przy...czanie. Jedno tylko możemy zdra...zić — młodsi wiekiem jurorzy pocie...ali się jak mogli sloganem:

Zanim będzie z ciebie antyk
poleć LOTEM przez Atlantyk!

Jury, któremu przewodniczył dyrektor ...andlowy PLL, mgr M. Hedemann, ob...adowało w następującym składzie: inż. pilot Andrzej Abłamowicz, płk pil. Sta...nisław Skalski, red. Lucjan Wolanowski, ...ed. Leszek Kołodziejczyk, red. Henryk ...hądzyński — członkowie.

Wprawdzie wyniki zostały już podane ...rzez prasę codzienną, powtórzmy je ...ednak na naszych łamach, albowiem to ...ażny moment w historii naszego przed...iębiorstwa. Jury przyznało:

I nagrodę — ex equo za hasło: **...LOT-em blisko"** (autor Melchior ...ańkowicz, Warszawa) oraz **„Why ...iot — by LOT"** (autor Tomasz Po...óg-Malinowski — Warszawa).

II nagrodę na hasło: **„LOT — to ...uż Polska"** (autor — Jan Cedzyń...ki, Wellington, Nowa Zelandia).

III nagrody przyznano za has...: **„Czas jest złotem — lataj ...LOT-em"** i podobne nadesłane przez ...autorów: Barbarę Hennel, Warsza...wa; Wandę Rutkowską — Warsza...wa; Ryszarda Laskowskiego — ...Września; Tadeusza Morawskiego — ...Garbatka, pow. Zwoleń; Helenę Ra...czek — Tarnowskie Góry; Henryka ...Tomasika — Warszawa; Jana Pas...ka — Radom; Zbigniewa Bodnara — ...Pilawa oraz za hasło: **„Żadnych kło...potów pod skrzydłami LOT-u"** na...desłane przez p. Ireneusza Laufera ...z Ursusa k. Warszawy; oraz hasło **...„LOT — przedłuża urlop"** nade...słane przez 5 autorów: Mirosława ...Ruszczyńskiego — Wrocław; Wacła...wa Kietlicz-Wojnackiego — War...szawa; Aleksandra Lipskiego — ...Warszawa; M. B. Metrykę — Toma...szów Mazowiecki.

Na miłą uroczystość wręczenia nagród, jaka odbyła się w dniu 24 czerwca 1971 r. w sali odpraw pilotów na terenie Międzynarodowego Portu Lotniczego, przyjechali prawie wszyscy nagrodzeni. Szczególnie serdecznie i uroczyście powitali zgromadzeni przybycie na salę znakomitego pisarza polskiego **Melchiora Wańkowicza,** którego hasło „Cukier krzepi" zawojowało niegdyś, przed laty, nasz kraj. Przybył on na lotnisko w towarzystwie swej wnuczki, studentki Akademii Medycznej w Warszawie.

Przewodniczący jury, mgr M. Hedemann, podziękował wszystkim za tak liczne przybycie oraz omówił krótko pokłosie i charakterystyczne elementy konkursu. Podkreślił także, że był to pierwszy tego rodzaju publiczny konkurs i przystępujący do niego autorzy mieli równie małe doświadczenia, jak i jego organizatorzy. Mamy jednak nadzieję, że w przyszłości będzie lepiej...

Następuje uroczysty moment wręczenia nagród zwycięzcom oraz upominków, które otrzymują także jurorzy.

W imieniu laureatów zabiera głos Melchior Wańkowicz. Nie sposób oczywiście streścić tego błyskotliwego przemówienia, ale głównym motywem była piękna myśl, że „samolot daje nam wszystkim **poczucie bliskości świata".**

A potem nastąpiły rozmowy i pogwarki. Kilku laureatów przyszło na spotkanie z książkami, które wyszły spod pióra zwycięzcy konkursu, i dalejże po autografy. Serdeczne uściski dłoni, przypominanie spotkań sprzed laty. Znakomity pisarz opowiedział nam później w drodze do domu taką historię. Jeden z laureatów przyszedł z córeczką, która chciał się trochę pochwalić. Zapytał ją więc: powiedz jaką książkę pana Wańkowicza ostatnio przeczytałaś? Dziecię z uśmiechem (i zgodnie z prawdą) odpowiedziało: „W pustyni i puszczy", i „wsypało" tatę. Śmiejąc się serdecznie, znany z poczucia humoru pisarz dodał jeszcze: To ja może jeszcze komu zaproponuję, że pojadę z gratulacjami do zdobywcy II nagrody pana Cedzyńskiego, który mieszka w Nowej Zelandii!

Życzymy takiej właśnie podróży wszystkim naszym sympatykom, a w przyszłości — może — na pokładach polskich samolotów!

WIELKA PODRÓŻ

Telewizyjny Klub Śmiałych ma zawsze doskonałe pomysły, które potrafią uczyć i bawić jednocześnie. Tak było i tym razem. Redaktor **Jadwiga Dąbrowska** zaproponowała mianowicie młodym widzom odbycie „Wielkiej podróży" po krajach RWPG. Konkurs, który trwał 5 tygodni, przyniósł plon wręcz rewelacyjny. Z „podróży" na trasie 11 tys. km jej uczestnicy mieli sporządzić specjalne **dzienniki,** gdzie obok odpowiedzi na pytania miały znajdować się relacje z różnych dziedzin, a dotyczące tych właśnie krajów. Dzienników nadeszło ponad **1500,** a takie które liczyły 100 stron wcale nie należały do wyjątków. Listów zaś było ponad 10 tysięcy! Z tej ilości wyłoniono dopiero zwycięzców. Zostali nimi: Basia **Wróbel** z Legnicy oraz rodzeństwo Teresa, Mirosław i Ryszard **Głowaccy** z Bielawy.

Główna nagroda — to ufundowane przez PLL LOT samolotowe podróże na trasie Wrocław — Warszawa — Wrocław.

Niełatwo wyobrazić sobie większej przygody dla młodych, którzy nie byli nawet w pobliskim Wrocławiu. A tu nagle zwiedzili Warszawę, spotkali się z kapitanem Hendzlem, który nie tylko że pokazał im potężny samolot, przenoszący pasażerów do tylu krajów Europy, ale na dodatek jeszcze wspólnie przekroczyli **granicę kraju!** To nic, że było to na płycie Międzynarodowego Portu Lotniczego na Okęciu, ale to fakt bezsporny. Zwycięzcom, którym towarzyszyły mamy i red. Dąbrowska, składamy raz jeszcze serdeczne gratulacje i namawiamy ich rówieśników — przy najbliższej okazji — do naśladownictwa.

Podróże bowiem kształcą i przyjemności przynoszą...

Dziennikarze są częstymi gośćmi na pokładach naszych samolotów. Na zdjęciu wyżej: Szef popularnego magazynu telewizyjnego „Eureka“ red. J. Wunderlich, tym razem w podróży do Poznania.

●

Na zdjęciu z lewej — redaktorzy Karol Małcużyński i Edmund Osmańczyk udający się do Londynu.

FRONTEM DO PASAŻERA

Ciekawą innowację wprowadziło w roku bieżącym jedno z największych towarzystw członkowskich IATA — Pan American World Airways. Powołano mianowicie do życia wewnątrz przedsiębiorstwa tzw. BIURO do spraw KONSUMENTA, podlegające bezpośrednio prezesowi PAN AM p. E. Halaby. Biuro ma zabezpieczać interesy konsumenta korzystającego z usług towarzystwa oraz zapewnić mu wysoki standard świadczeń przed i w czasie podróży. Zamierza ono również w sposób bardzo szeroki umożliwić udział opinii publicznej w otwartej, niczym nie skrępowanej krytyce działalności przedsiębiorstwa. Pan Halaby mianował na stanowisko dyrektora Biura dotychczasowego kierownika Działu Ogłoszeń i Akwizycji, powierzając mu jednocześnie godność wiceprezesa PAN AM.

„Nasze nowe Biuro — oświadczył pan Halaby — umożliwi wprowadzenie wielu ulepszeń korzystnych zarówno dla publiczności jak i dla przedsiębiorstwa“. Wprawdzie już dawniej w PAN AM i w innych towarzystwach lotniczych istniały departamenty kontaktów z klientami, zajmujące się załatwianiem skarg, zażaleń i odpowiadaniem na wszelkie głosy krytyki pasażerów oraz wyciąganiem wniosków i organizowaniem odpowiednich akcji zapobiegawczych, ale dopiero obecnie powołany urząd podejmie te akcje na szeroką skalę, łącząc zadania rzecznika interesu publicznego z zadaniami generalnego kontrolera“.

Pan Barnes, nowo mianowany dyrektor Biura, oznajmił: „Jako rzecznik interesu publicznego będziemy oceniać usługi świadczone przez PAN AM z punktu widzenia konsumenta i konfrontować wyniki tych ocen z możliwościami towarzystwa. Jako generalny kontroler będziemy natomiast doglądać i sprawować nadzór nad wszystkimi aspektami działalności PAN AM, współpracując ściśle z Działem Badania Wydajności, który również podlega bezpośrednio prezesowi towarzystwa“.

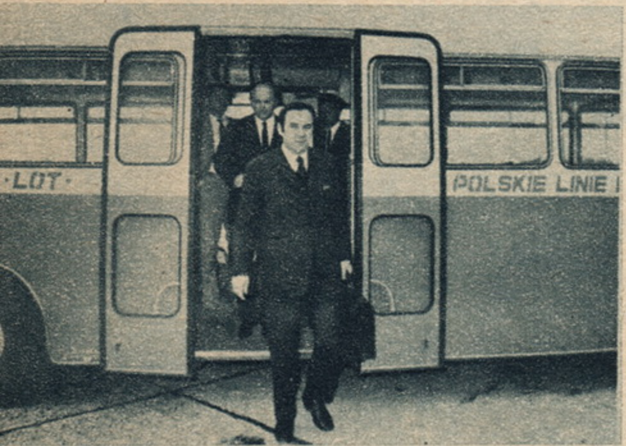
Czas wakacyjnych podróży już w pełni. A młodych pasażerów jest chyba najwięcej...

ARTYSTA WŚRÓD PILOTÓW

NIE o gwiazdę piosenki ani aktora tym razem chodzi. W warszawskiej Akademii Sztuk Pięknych obroniono (z wyróżnieniem) bowiem niecodzienną pracę dyplomową. **Jacek Kończak** wykonał mianowicie pod kierunkiem prof. B. Urbanowicza w Zakładzie Światła i Barwy model kabiny pilota samolotu, w którym nie ma wprawdzie silnika i przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych, są jednak wszystkie pozostałe jej urządzenia (symbole). Autorowi chodziło przede wszystkim o stworzenie warunków najlepszej percepcji, by sygnały najszybciej docierały do świadomości pilota, a przyrządy były dostosowane niemal do odruchów warunkowych człowieka.

Model rodził się po długich studiach literatury, sporządzaniu tysięcy szkiców i licznych dyskusjach z promotorem, kolegami, psychologiem i co najważniejsze — z pilotami PLL LOT. Należeli do nich kapitanowie: Wiktor Pełka, Zdzisław Nakonieczny i Tomasz Smolicz.

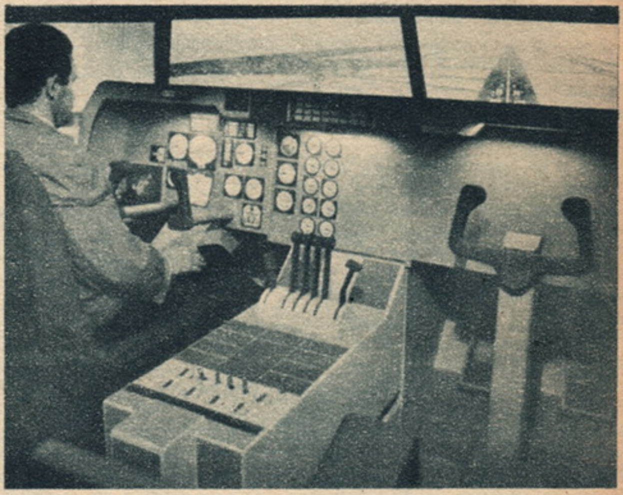
Autorowi gratulujemy serdecznie sukcesu. Mamy także nadzieję, że jego propozycje zostaną uwzględnione przez konstruktorów. A że piloci traktować go będą jak swojego człowieka, to więcej niż pewne...



Na zaproszenie PISM przebywał w Polsce dr Anatolij Gromyko z Akademii Nauk ZSRR (z lewej).

●

Mer Mediolanu A. Aniasi (pierwszy z prawej) przed swym odlotem do Warszawy (zdjęcie z lewej).



Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewn. 44. Redaktor odpowiedzialny: JULIUSZ PĘGIEL. Wkładka do numeru 31 (1047) z dnia 1 sierpnia 1971 roku „Skrzydlatej Polski“. Zdjęcia w numerze: J. Czerniak, M. Kobrzyński, R. Przedworski, J. Tarań, A. Wiernicki.